

Cena: 30 zł

13

Biblioteka magazynu

MORZA
STATKI I MASY

ISBN: 83-88920-23-X

Andrzej Perepeczko

Brytyjskie lotniskowce typu *Illustrious*

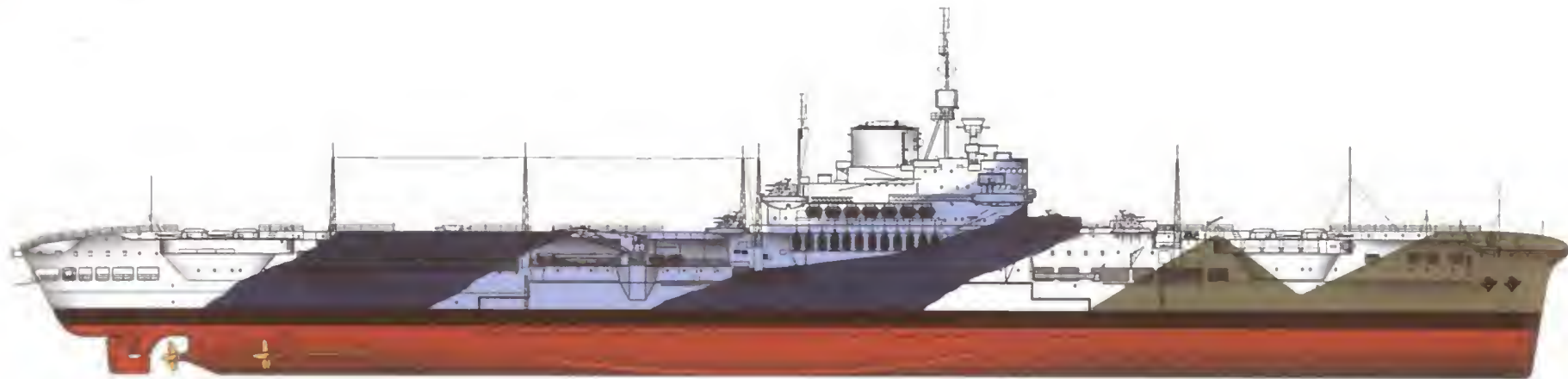
Illustrious
Victorious
Formidable
Indomitable
Implacable
Indefatigable



MAGNUM-X

HMS ILLUSTRIOUS

Kamuflaż z okresu od maja 1943
do sierpnia 1944 roku – prawa burta.



HMS ILLUSTRIOUS

Kamuflaż z okresu od maja 1943
do sierpnia 1944 roku – lewa burta.





Andrzej Perepeczko

Brytyjskie lotniskowce typu *Illustrious*

Illustrious
Victorious
Formidable
Indomitable
Implacable
Indefatigable

Wydawnictwo MAGNUM-X
Warszawa 2005

Opisywane w tej publikacji lotniskowce typu *Illustrious* były w okresie II wojny światowej koniami roboczymi Royal Navy. Choć i inne brytyjskie lotniskowce, jak *Ark Royal*, *Furious* czy *Eagle* też miały bardzo bogate w wydarzenia i sukcesy kariery bojowe, to jednak bez udziału *Illustriousów*, szczególnie pierwszych czterech, trudno sobie wyobrazić udział Wielkiej Brytanii w zmaganiach II wojny światowej na Morzu Śródziemnym i skuteczną obronę Malty, będącej bardzo ważną pozycją na trasie łączącej Gibraltar z Kanalem Sueskim, Bliskim Wschodem, Indiami i Dalekim Wschodem. Jako lotniskowce „pancerne” pokazały też swoją wartość w końcowych walkach z Japonią.

Fotografia na okładce: Victorious prawdopodobnie w 1941 r. z lądującym na nim dwupłatowym Albatrosem.

Fotografia na stronie tytułowej: Victorious w listopadzie 1942 r. widziany od dziobu. Na pokładzie myśliwce Fulmar i dwupłatowe Albacory. Obłoczek pokazuje kierunek wiatru względnego. Maszty do rozpinania anten radiowych wychylone za burtę.

Źródła ilustracji: Bekken of Cowes, Chatham, Conway Maritime Press, Conway Photo Library, Fairey Aviation, Fleet Air Arm Museum, Fleet Photographic Unit, Harland & Wolff, „Illustrated London News”, Imperial War Museum, Jane's Fighting Ships, Ministry of Defence (Navy), MPL, G. A. Osborn, H. W. P. „Shipbuilding & Shipping Record”, „The Sphere”, US Navy, Wright & Logan, zbiory: D. K. Browna, J. D. Browna, Davida Hobbsa, Jerzego Micińskiego, Antony'ego Prestona i Johna Roberta oraz brytyjska prasa okrętowa i archiwum redakcji.

Redakcja: Andrzej Jaskiła

Redakcja techniczna: Janusz Kozak

Plansze barwne: Janusz Kozak

Rysunki: Tomasz Gronik

Copyright © 2005 by Wydawnictwo Magnum-X

Wydanie I, Warszawa 2005

ISBN: 83-88920-23-X

Wydawca: Magnum-X sp. z o.o.
ul. Skrajna 1/25, 03-209 Warszawa

Skład i łamanie: KJA

Druk i oprawa: AMIS

023,32



Piękne ujęcie *Glorious* w 1935 r. w cieśninie Plymouth. Prototyp późniejszego 'FLYCO', stanowiska kierowania startami i lądowaniami oraz wydającego instrukcje pilotom, jak też personelowi pokładowemu – ruchomy wysięgnik nad pokładem lotniczym.

POCZĄTKI LOTNISKOWCÓW W ROYAL NAVY

Początki lotnictwa morskiego sięgają okresu sprzed I wojny światowej. Za datę narodzin nowego rodzaju broni uważa się udany start samolotu z zainstalowanej na pokładzie dziobowym amerykańskiego krążownika lekkiego *Birmingham* platformy wzlotowej. Miało to miejsce 14 listopada 1910 roku, pilotem był Eugene Ely, a maszyną dwupłatowiec Curtiss *Model D Pusher*.

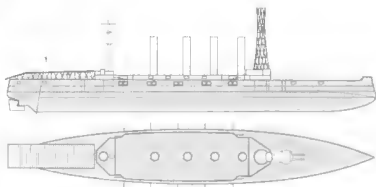


Krążownik lekki USS *Birmingham* (wtedy klasyfikowany jako rozpoznawczy - 'scout', sygnatura nieof. CS 2); 1 – platforma startowa.

Kolejnym krokiem w nowej dziedzinie techniki wojskowej było lądowanie samolotu na pokładzie okrętu wojennego. Dodatkowym utrudnieniem takiego manewru był fakt, że podczas jego wykonywania jednostka była w ruchu.

Pomyślne lądowanie samolotu, który był również pilotowany przez Ely'ego, odbyło się 18 stycznia 1911 roku na platformie zamontowanej na pokładzie rufowym amerykańskiego krążownika pancernego *Pennsylvania*.

Brytyjska Admiralicja, której Pierwszym Lordem od 1911 do 1915 roku był młody i bardzo energiczny polityk Winston Churchill (po latach dwukrotny premier), bardzo szybko zainteresowała się możliwością wykorzystania w działaniach morskich rodzącego się rodzaju broni, jakim stało się lotnictwo. Już w roku 1912 zostały podjęte próby w tym kierunku i na kilku pancernikach Royal Navy – przedretnotach *Africa*, *Hibernia* i *London* – zainstalowano na dziobowych wieżach artylerii głównej niewielkie platformy wzlotowe. W dniu 10 stycznia 1912 roku por. Charles Samson wystartował z platformy pancernika *Africa* na samolocie Short S 27.



Krążownik pancerny USS *Pennsylvania* (nieof. ACR 4) z platformą lotniczą; 1 – platforma do lądowania.

W ciągu następnych lat Royal Navy przystosowała ponad 10 własnych hądł pochodzących z floty handlowej jednostek, zarówno do bazowania samolotów kołowych jak i wodnoplatawców, co było głównie efektem zainteresowań Churchilla.

Były to (w porządku alfabetycznym):

- transportowiec wodnoplatawców *Ark Royal* przebudowany w trakcie budowy z węglowca, zabierał pięć wodnoplatawców i dwa samoloty lądowe (kołowe), przemianowany na *Pegasus* w 1934 r. by zwolnić nazwę dla nowego lotniskowca;
- transportowiec wodnoplatawców *Bru-my-Chree*;
- transportowiec wodnoplatawców *Campania*, największy z nich, przebudowany ze starego, ale znanego ze zdobycia „Błękitnej Wsregi Atlantyku” w roku 1894 linowca pasażerskiego o wyporności - jako okrę wojenny - 18 000 ts i zabierający 10 samolotów, przez niektórych traktowany jako lotniskowiec;
- transportowiec wodnoplatawców *Empress*, wcielony do służby w październiku 1914 r.;
- transportowiec wodnoplatawców *Engadine* wcielony do służby w 1914 r.;
- stary krążownik pancernopokładowy *Hermes* (wcielony do służby 7 maja 1913 r.¹;



Krążownik pancernopokładowy *Hermes*, klasyfikowany jak krążownik. W klasyfikacji, został od kwietnia do maja 1913 r. przystosowany do bazowania wodnoplatawców.

- transportowiec wodnoplatawców *Mansman* wcielony 17 kwietnia 1916 roku, na którym bazowało osiem samolotów;
- transportowiec wodnoplatawców *Nairana*;
- transportowiec wodnoplatawców *Riviera*;
- transportowiec wodnoplatawców *Vindex*;
- lotniskowiec *Vindictive*, przebudowany z krążownika typu *Hawking*.



Transportowiec wodnoplatawców *Engadine* w 1915 r.



Transportowiec wodnoplatawców *Pegasus* - data trudna do określenia, wiadomo tylko, że pomiędzy 1917 a 1920 r.

¹ Niszczytel *Hermes* został zatopiony 31 października 1914 r. koło Galis przez niemiecki okrę podwodny U-27.



Transportowiec wodnoplądowców Ark Royal.

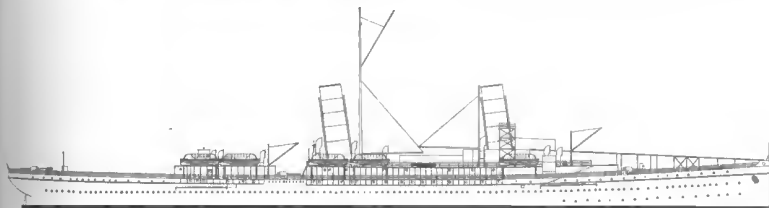
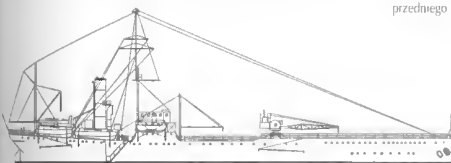
Wymienione okręty² uczestniczyły w działaniach morskich I wojny światowej, jednakże ich maszyny pełniły raczej zadania zwiadowcze (obserwacja, rozpoznanie) lub łącznikowe³, chociaż w trakcie wojny, a szczególnie pod jej koniec, dokonywano też ataków bombowych (przykładem atak na bazę niemieckich sterowców w Tondern w 1918 r., dokonany przez samoloty z *Furiousa*).

Za pierwszy wielki lotniskowiec należy uznać HMS *Furious*. Okręt ten miał długą i bardzo ciekawą historię, a lata II wojny światowej spędził niezwykle pracowicie, sprzyjało mu przy tym szczęście⁴.

Z inicjatywy ówczesnego Pierwszego Lorda Morskiego brytyjskiej Admiralicji, adm. Johna Fishera, rozpoczęto wiosną 1915 roku budowę trzech dużych okrętów artyleryjskich, które klasyfikowano, ze względu



Dawniejszy transatlantyk Cunarda, teraz transportowiec wodnoplądowców *Campania*, po ukończeniu drugiej modyfikacji, polegającej na rozdzieleniu przedniego komina.



Sylwetki brytyjskich transportowców lotniczych Ark Royal i *Campania* z okresu I wojny światowej.

² Okręty, bo wszystkie weszły w skład Royal Navy i przynosił im symbol 'HMS'. Transportowce wodnoplądowców były też traktowane jako okręty maszynowe wodnoplądowców.

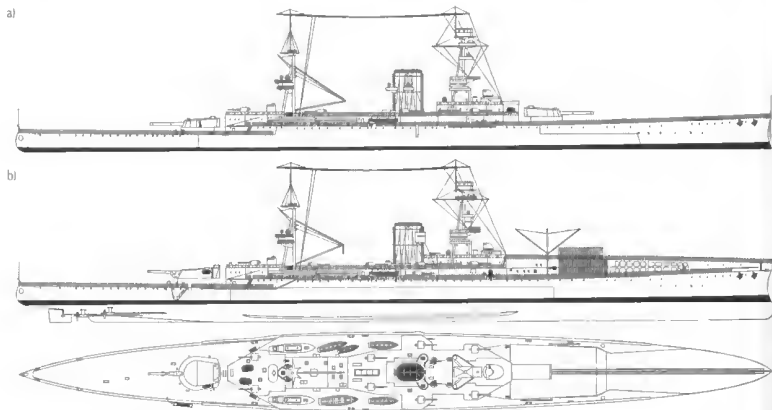
³ Roger Chesneau, *Aircraft Carriers of the World, 1914 to the Present. An Illustrated Encyclopedia*, Annapolis 1996 (także Londón - Melbourne - Cape Town 1984), s. 11.

⁴ Czego nie można powiedzieć o niszczycielach w latach 1939-1940 lotniskowcach *Courageux* i *Glorieux*, wywodzących się z tego samego co *Furious* typu okrętów.



na dość słabe opancerzenie, jako „wielkie krążowniki lekkie” („large light cruisers”). Charakteryzowały się one znaczną wypornością rzędu 19 000 t³, a pierwsze dwa – *Courageous* i *Glorious* – miały być uzbrojone w cztery potężne armaty kal. 381 mm, słynne 15-calówki. Dla *Furiousa* (‘wściekły’, ‘rozjuszony’, ‘zawzięty’, ‘gwałtowny’), trzeciego krążownika z tej serii, zaprojektowano specjalnie i wykonano w zakładach Armstronga w Elswick dwie (plus trzecią rezerwową) armaty okrętowe o największym podówczas kalibrze, wynoszącym 457 mm (18 cali⁶).

Po ustąpieniu adm. Fishera ze stanowiska w połowie maja 1915 roku upadły plany desantu na Pomorze, a wykonane pośpiesznie w styczniu 1917 pierwsze dwa wielkie krążowniki lekkie okazały się – jako okręty artyleryjskie – nieudane. Wobec zachodzącego szybkiego rozwoju lotnictwa zapadła decyzja przebudowy nie ukończonego wrędy *Furiousa* na okręt lotniczy. Prace w tym kierunku rozpoczęto w marcu 1917 w tej samej stoczni Armstronga, zw. High Walker Naval Yard, krótko ją zająca, a już 26 czerwca tego roku przekazano okręt do służby.



HMS *Furious*: a – jako „wielki krążownik lekki” (projekt), b – w 1917 r. z pokładem lotniczym na dziobie (pierwsza wersja lotniskowca).

Przeznaczeniem tych trzech wielkich okrętów artyleryjskich miało być wsparcie planowanego silnego desantu wojsk rosyjskich na wybrzeżu południowego Bałtyku, skąd zamierzano przeprowadzić atak na Berlin, stolicę cesarskich Niemiec (tzw. plan bałtycki).

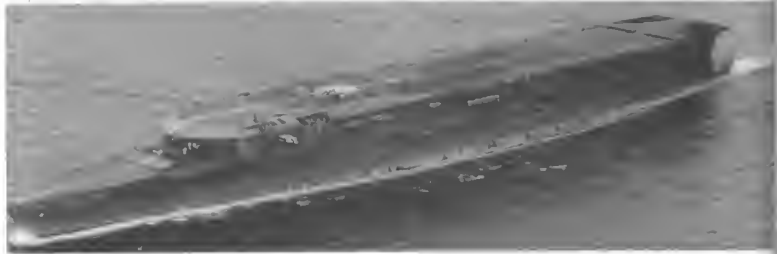
⁵ Mierzona jako tzw. konstrukcyjna, jako że wyporność standardowa jest nie była stosowana.

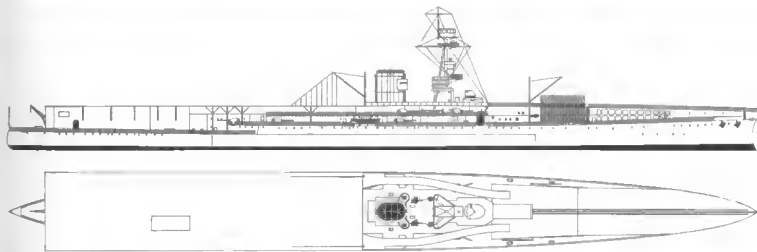
⁶ Wyposażone w nowe podstawy trafiły one potem na brytyjskie monitorze *General Wolfe* i *Lord Clive*. Trzecia miała być zamontowana na bliźniaczym monitorze *Prince Eugene*, do czego jednak nie doszło. Dwie zostały złomowane w 1933 r., trzecia w 1947.

Furious w latach 30. W pierwszej połowie 1938 r. dostał niewielką nadbudówkę wyspą bez komin. Podnośniki lotnicze mają kształt krzyża łacińskiego. Ciemniejszy kolor rufowego pokładu i boków hangarów to wynik osmolenia przez dym wydobywający się z nietypowo poprowadzonych przewodów komowych.

W wersji tej *Furious* otrzymał w miejsce dziobowej wieży artylerii głównej hangar dla ośmiu samolotów (pięć kołowych maszyn myśliwskich *Sopwith Pup* oraz trzy wodnopłatowce rozpoznawcze *Short 184*), na dachu którego znajdował się spory pokład startowy o wymiarach 70 x 11 m (w najszerszym miejscu).

Początkowo przewidywano jedynie możliwość startu z okrętu, jednak 2 sierpnia 1917 roku kmr Edwin H. Dunning, dowódca zaokrętowanych samolotów, dwukrotnie wyładował maszyną myśliwską *Sopwith Pup* na pokładzie dziobowym szybko płynącego pod wiatr *Furiousa*.





HMS Furious w 1918 r. z dwoma pokładami lotniczymi (druga wersja lotniskowca).

rosta od strony rufy (!), z gwałtownym manewrem po minięcia pomostu.

Po pierwszych dwóch udanych próbach lądowania⁷ brytyjska Admiralicja zdecydowała przeprowadzenie radykalnej przebudowy okrętu, a raczej „rozbudowy” jego cech lotniczych. W dniu 23 października 1917 roku podjęto decyzję o budowie drugiego pokładu lotniczego w części rufowej Furiousa⁸. Wiązało się to z likwidacją zamontowanej już rufowej wieży armaty kal. 457 mm i całkowicie zmieniło zatwóno charakter, jak i przeznaczenie okrętu.

W drugim, tylnym hangarze znalazło pomieszczenie sześć dodatkowych samolotów, wyłącznie na podwoziach kołowych. Rufowy pokład lotniczy miał wymiary 86,6 × 21,3 m i służył jedynie do lądowania (ku dziobowi). Oba pokłady przedzielał wysoki maszt z platformami pomostów i znacznych wymiarów komin, co było sporym utrudnieniem z racji zaburzeń opływu strug powietrza. Po usunięciu resztek artylerii głównej pozostawiono 10 przyburtowych armat kal. 140 mm (5,5 cala) i zamontowano dwie armaty przeciwlotnicze kal. 76 mm (3 cale), a także sześć potrójnych nieobrotowych wyrzutni torped umieszczonych na pokładzie oraz dwie wyrzutnie podwodne.

W lipcu 1920 roku zlecono DCN (o którym dalej) rozpoczęcie prac projektowych kolejnej, tym razem całkowitej przebudowy lotniskowca Furious. Dokonano jej od maja 1921 do końca sierpnia 1925 roku, wpraw w stoczni w Rosyth, gdzie do czerwca 1922 dokonano

rozbiórki nadbudówek, a potem – po przebarowaniu z jedną czynną kotłownią, przewidywanym kominem i mostkiem – w stoczni w Devonport i w jej efekcie okręt otrzymał ciągły pokład lotniczy o długości 175,5 i szerokości 27,9 m, który służył zarówno do startu, jak i lądowania, a pod nim dwa długie hangary, położone piętrowo jeden nad drugim.

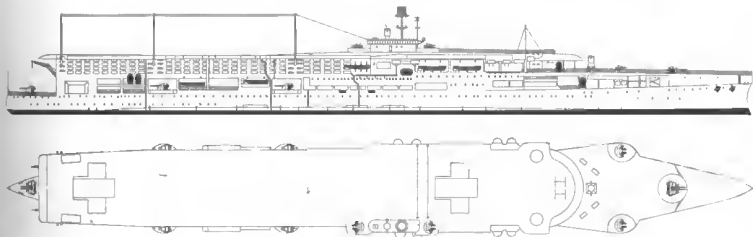


Koniec lat 20. dziobowa część gładkopokładowego lotniskowca Furious z dodatkowym pokładem startowym i stojącym na nim samolotem Fairey Flycatcher.

⁷ Trzecia próba, przeprowadzona w pięć dni później, 7 sierpnia, zakończyła się tragedią, ponieważ lądujący samolot zabił się i kmdr Dunning zginął.

⁸ Wykreształ Zalewski, Lotniskowce II wojny światowej, Warszawa 1994, t. II, s. 90.

HMS Furious w 1939 r. (czwarta i ostatnia wersja lotniskowca) z niewielką nadbudówką wyspową oraz z armatami kal. 102 mm zamiast 140 mm.





Courageous w okresie międzywojennym.

Najwięcej problemów spowodowało usunięcie centralnie ustawionego dotychczas komina. Wymagało to przeprowadzenia przewodów spalinowych (dymowych) z 18 kotłów pod pokładem startowym aż na rufę okrętu, co pociągnęło za sobą szereg komplikacji i utrudniało działania zaokrętowanych samolotów. W wersji tej – trzeciej w swojej krótkiej wiedzy jeszcze historii – *Furious* miał dwa pomosty nawigacyjne, wpiszone nieco w strukturę okrętu po obu burzach (!) dość daleko od dziobu. Na środku pokładu stanowego, również w części przedniej (do dziobu było jeszcze nadal sporo metrów), umieszczono dodatkową kabinę nawigacyjną, która podczas startów i lądowań była chowana pod pokład lotniskowca.

Warte wzmiankowania są także cechy charakterystyczne okrętu jak – dwa hangary (jeden nad drugim), podnośniki lotnicze o kształcie grubego krzyża łacińskiego, zanurzalna opływowa krawędź pokładu lotni-

skiego, dodatkowy pokład dziobowy dla startów samolotów z hangaru dolnego, jak też brak jakichkolwiek nadbudówek czy też karapulty.

W ramach tej trzeciej przebudowy planowano zwiększenie liczby zabieranych samolotów do 60, jednakże rosnące ich rozmiary jednostkowo spowodowały zmiany i w praktyce w latach późniejszych na *Furiousie* bazowało 30-36 maszyn różnych typów i przeznaczenia.

Pod koniec lat trzydziestych dokonano kolejnej modyfikacji lotniskowca. Jego sylwetkę oraz widok na pokład w roku 1939, już z dodaną po prawej burcie niewielką nadbudówką wyspową oraz z samolotami uniwersalnymi kal. 102 mm zainstalowanymi przedstawia rysunek u dołu poprzedniej strony.

Po zakończeniu I wojny światowej przebudowano w Devonport i Rosyth na lotniskowce – podobnie jak *Furiousa*, ale inaczej – dwa pozostałe brytyjskie „wielkie krążowniki lekkie”. Były to HMS *Courageous*

Piękna fotografia *Gloriousa* po przebudowie dokonanej w 1935 r., z podwyższoną o jedną kondygnację rufą oraz przedłużonym ku tyłowi pokładzie lotniczym.



('odważny', 'mężny', 'waleczny', 'dzielny', wcielony w skład Royal Navy 5 maja 1928 r.) oraz *Glorious* ('sławny', 'chlubny', 'światny', 'znakomity', 'wspaniały', wcielony 10 marca 1930 r.)⁹.

* * *

Ale cofnijmy się nieco w czasie. Pierwsze lotniskowce Royal Navy to jednostki przebudowywane czy to z gotowych już okrętów wojennych (*Furious*, *Courageous* i *Glorious*), czy też budowane na kadłubach nieukończonych okrętów wojennych (*Indefatigable*, *Eagle*) lub statku pasażerskiego (*Argus*).

Przykładem takiej konstrukcji był lotniskowiec *Argus*, który powstał na kadłubie statku pasażerskiego *Conte Rosso*, budowanego na stoczni William Beardmore & Co w Dalmuir koło Glasgow dla włoskiego armatora Lloyd Sabaudo Line. Prace nad jego montażem rozpoczęto w czerwcu 1914 roku, lecz przetrwano w czasie wojny. Stojący na pochylni nieukończony kadłub transatlantyka został zakupiony przez Admiralicję w sierpniu 1916 roku i po zwodowaniu go 2 grudnia 1917 rozpoczęto jego przebudowę na lotniskowiec.



Argus w 1920 r., kiedy to należał do Floty Atlantycznej. Na dwie rzeczy warto zwrócić uwagę – starą konstrukcję kadłuba budowanego jako statek pasażerski oraz podnoszoną z pokładu lotniczego sterówkę. W okresie II wojny światowej dziobową pokład lotniczy, a szczególnie jego podbudowę wyglądał zupełnie inaczej.

⁹ Szczegółowy opis konstrukcji i historii przebudowy oraz przebieg służby wymienionych lotniskowców znajduje Czytelnik w publikacji Tadeusza Klimczyka, *Białe Słońce – Courageous, Glorious, Furious*, wyd. Magnum-X, Warszawa 1999.

Po zakończeniu budowy okłęt miał wyporność normalną 14 550 ts (pełna 16 500 ts), wymiary kadłuba 172,8 × 20,7 (po dodaniu „bąbli” 23,1) × 6,85 m, a urządzenia napędowe składały się z dwóch zespołów turbin Parsons o łącznej mocy 21 376 KM zasilanych parą z 12 kotłów typu szkońskiego (w połowie lat trzydziestych dostał kotły wodnorurkowe typu stosowanego na niszczycielach) i pracujących bezpośrednio na cztery śruby. *Argus* osiągał prędkość 20,5 w i został wcielony do służby 16 września 1918 roku i mimo że do zakończenia działań wojennych było jeszcze prawie dwa miesiące, praktycznie w nich w ogóle nie uczestniczył.

Opisywany lotniskowiec miał gładki pokład lotniczy, a po obu burtach pod jego skrajem znajdowała się w części dziobowej para pomostów bojowo-nawigacyjnych (do tego dochodziła wysuwana nad pokład kabina nawigacyjna, jak na lotniskowcu *Furious*). Przewody spalynowe (dymowe) z kotłów wyprowadzone były aż na rufę okłętu. Po zmontowaniu na prawoburtowej krawędzi pokładu lotniczego maskiety nadbudówki wyspowej i kominu testowano na nim tuż przed zakończeniem I wojny światowej układ zastosowany następnie na lotniskowcu *Eagle*¹⁰.

W okresie międzywojennym *Argus* służył na wodach macierzystych, na Morzu Śródziemnym oraz wodach chińskich, zaś od roku 1936 jako jednostka szkoleniowa (stacjonowały na nim bezzałogowe samoloty-ciele *Queen Bee*). W latach II wojny światowej używano go do sierpnia 1944 roku jako lotniskowca eskortowego oraz transportowca samolotów, między innymi na Maltę, czym się bardzo zasłużył.

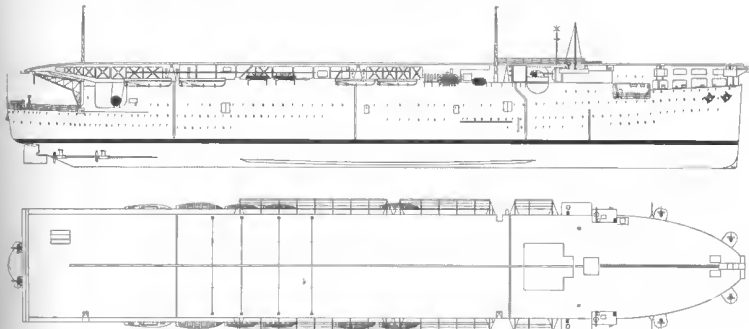
Na pokładzie *Argusa* bazowało normalnie od 12 do 18 samolotów (dla wszystkich było dość miejsca w hangarze). W czasie służby transportowej natomiast mieściło się znacznie więcej maszyn (przykładowo w maju 1943 r., podczas próby załadunku na lotniskowcu zmieszczono ich aż 92 szt., w większości *Hurricane*!).

Nieco podobny „rodowód” do *Argusa* miał wspomniany przed chwilą brytyjski lotniskowiec *Eagle*. W chwili wybuchu I wojny światowej na jednej ze stoczni Armistonga w rejonie Newcastle-on-Tyne, w Elswick¹¹, znajdowały się w budowie dwa zaprojektowane przez J. R. Perretta wielkie pancerniki zamówione przez Chile. Pierwszy z nich,

¹⁰ Więcej o *Argusie* i jego modyfikacjach – patrz artykuł Waldemara Waligórskiego i Krzysztofa Zalewskiego, *HMS Argus – pierwszy lotniskowiec gładkopokładowy*, „MSiO”, nr 3/2003.

¹¹ Dziś z racji uroczystości nazywane Newcastle-upon-Tyne, a w ogóle cała aglomeracja nad Tyne – Tyne and Wear. Najsłynniejsze wielkie okręty wojenne, począwszy od pancernika *Valerian* były budowane w stoczni zw. High Walker Naval Yard.

Lotniskowiec HMS *Argus* przebudowany z nieukończonego statku pasażerskiego, tu wg stanu z czasów II wojny światowej.





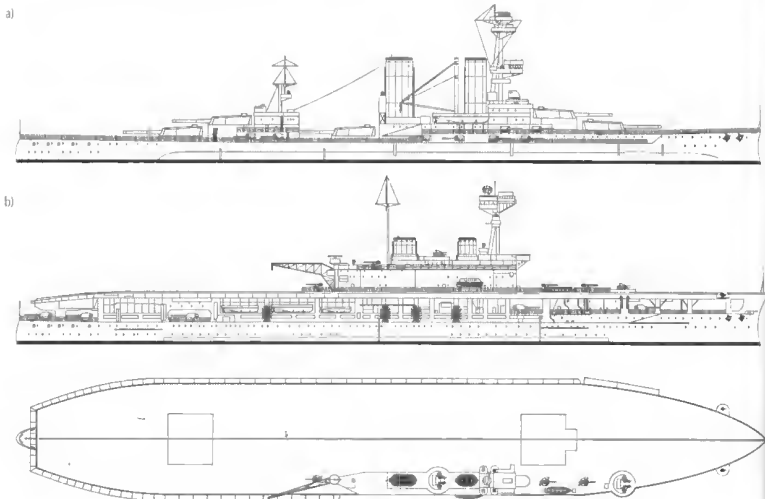
Niespecjalnie wyraźne, ale bardzo poglądowe zdjęcie *Eagle'a* z końca lat 30.

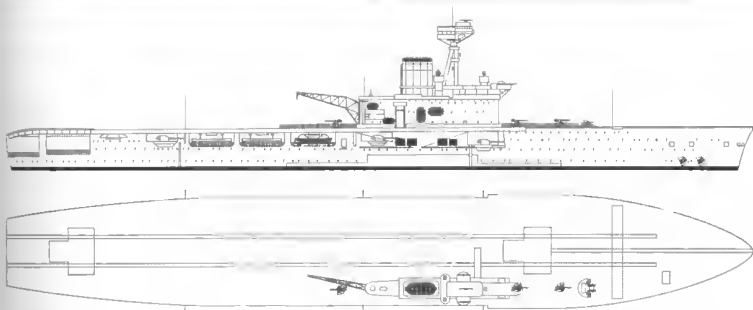
o nazwie *Almirante Latorre*, był w sierpniu 1914 roku w stadium prac wyposażeniowych, drugi zaś – *Almirante Cochrane* – miał wykonany kadłub i prawie całą siłownię, zamontowane kotły, ale pozbawiony jeszcze pancierza burtowego.

Almirante Latorre po przejściu przez Royal Navy został wykończony i wcielony do służby we wrześniu 1915 roku jako HMS *Canada* (10 × 356 mm, 16 × 152 mm)¹², w stosunku do również odkupionego *Almirante Cochrane* na początku 1918 roku zapadła decyzja konwersji budowanego okrętu liniowego na lotniskowiec, któremu nadano nazwę *Eagle*.

¹² Więcej szczegółów na temat obu tych w zasadzie superdrednotów jest w artykule Tadeusza Klimczyka, *Pancerny przedmiot pożądania*, „MSIO”, nr 5/2014

Lotniskowiec HMS *Eagle*; a – tak miał wyglądać chilijski okręt liniowy *Almirante Cochrane*, b – *Eagle* w 1924 r.





HMS Hermes.

dzono do dwóch kominów. Długa wyspowa nadbudówka z dwoma kominami oraz ciężkim masztom trójnożnym została umieszczona na pokładzie lotniczym, po jego prawej burcie.

Po wybuchu II wojny światowej *Eagle* został skierowany do służby konwojowej na Atlantyku i Oceanie Indyjskim, a od czerwca 1940 roku, kiedy Włosi przystąpili do wojny po stronie Niemiec, przebazowano go na Morze Śródziemne. Jesienią 1940 roku wyznaczono *Eagle'a* razem z lotniskowcem *Illustrious* do przeprowadzenia nalotu na bazę włoskiej floty w Tarancie, gdzie stacjonowały jej siły główne, jednakże ostatecznie został wycofany z tej akcji z powodu doznanych uprzednio uszkodzeń (awaria w silowni).

W trakcie noszącej kryptonim „Pedestal” wielkiej operacji konwojowej na Maltę *Eagle* został 11 sierpnia 1942 roku trafiony cztero-torpedową salwą wystrzeloną przez niemiecki okręt podwodny U-73 i błyskawicznie, w ciągu 4 minut zatonał. Zginęło na nim 158 osób z załogi liczącej łącznie 951 osób¹³.

Pierwszym brytyjskim okrętem zaprojektowanym od początku i zwodowanym jako lotniskowiec był HMS *Hermes*, krórego Royal Navy zamówiła w roku 1917, czyli jeszcze podczas trwania I wojny światowej. Wskutek zakończenia działań bojowych zmniejszono intensywność prac przy jego budowie i oddany został do służby dopiero 19 lutego 1924 roku. *Hermes* nie był okrętem udanym, był zbyt mały, miał

wyporność normalną 10 850 ts (pełna w pierw 13 000, potem 13 700 ts) i pierwotnie bazowało na nim 20 samolotów¹⁴.

W czasie II wojny światowej *Hermes* początkowo operował na wodach w rejonie zachodniej Europy i Środkowego Atlantyku, a w lipcu 1940 roku jego samoloty torpedowe brały udział w nieudanym ataku sił brytyjskich i Wolnej Francji gen. de Gaulle'a na port Dakar w Senegalu (stacjonował tam nie do końca gotowy okręt liniowy *Riche-lieu*). W roku 1941 *Hermes* skierowano na Ocean Indyjski, m.in. dla wsparcia działań w Iraku i osłony szlaków żeglugowych.

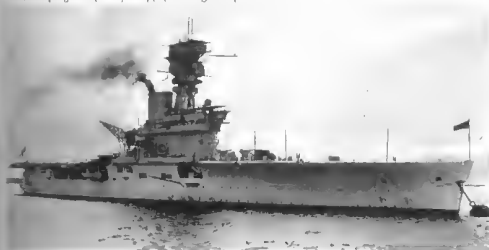
W dniu 9 kwietnia 1942 roku *Hermes* został zatopiony w pobliżu Cejlonu przez japońskie bombowce pokładowe. Zginęło przy tym 282 osób wraz z jego dowódcą – kmdrem R. E. J. Onslowem (wg innych opracowań, np. D. Hobbsa, op.cit., s. 104, 19 oficerów oraz 288 podoficerów i marynarzy).

Po lotniskowcu *Hermes* nastąpiła kilkunastoletnia przerwa w zamówieniach rządowych składanych w stoczniach na nowe lotniskowce dla Royal Navy. Spowodowane to było – między innymi – kryzysem gospodarczym, panującym w krajach zachodnich (i nie tylko) na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku. Dodatkowym problemem – tym razem natury prawnej – były ograniczenia w budowie nowych okrętów, ustalone w traktacie waszyngtońskim z 6 lutego 1922 roku. W ramach ustaleń traktatowych Royal Navy uzyskała możliwość przebudowy dwóch ciężkich okrętów artyleryjskich („capital ships”) na lotniskowce (były to wspomniane *Courageous* i *Glorious*) oraz zbudowanie jednego lotniskowca o wyporności standardowej 22 000 ts.

Montaż kadłuba nowego lotniskowca rozpoczęto 16 września 1935 roku na stoczni Cammell Laird & Co w Birkenhead¹⁵ i przewidziano dla niego nazwę *Ark Royal*. Ponieważ w tym czasie imię to nosił stary transportowiec samolotów, zmieniłono temu ostatecznie nazwę na *Pegasus*. Wodowanie nowego okrętu nastąpiło 13 kwietnia 1937 roku, a już 16 listopada 1938 *Ark Royal* został wcielony do

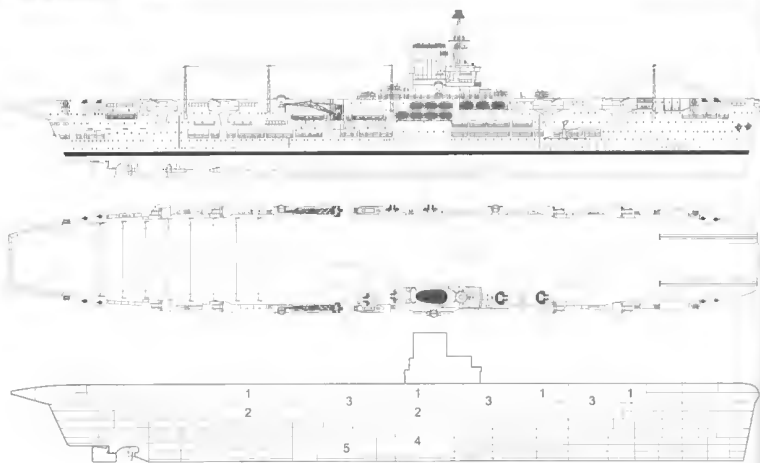
¹³ Wg Davida Hobbsa, *Aircraft Carriers of the Royal and Commonwealth Navies*, London 1996, s. 82 – 2 oficerów i 158 marynarzy, utatowało się 789 osób plus 4 pilotów znajdujących się ze swymi maszynami w powietrzu.

Hermes na wodach cieśniny Plymouth w listopadzie 1934 r., pomalowany na biało z ciemnożółtym kominem. Niebawem odpłynię na Daleki Wschód, do Hongkongu. Zauważyć można przegiębiecie na dziobie, wadę tego okrętu wynikającą ze złego rozplanowania zbiorników.



¹⁴ Opis *Hermesa* oraz przebieg jego służby znaleźć można w artykule Grzegorza Barczewskiego, *Trudne nadozłoty lotniskowca „Hermes”*, „MS/O”, nr 2/2009.

¹⁵ Vis-à-vis Liverpoolu, po drugiej stronie ujścia rzeki Mersey. Była to dość znana firma – powstały w niej m.in. okręty liniowe *Rudieri* i *Prince of Wales*, jak też znany transatlantyk *Mauritania* (II) z 1939 r., mający ok. 36 000 BRT. Często się zdarzało w czasie wojny, że stocznia Cammell Laird remontowała okręty Royal Navy w wielkim suchym doku Glaston-eta w Liverpoolu, mając przy nim swoją halę i powijając tam ludzi oraz sprzęt – jeśli brakowało.



Przekrój wzdłużny, sylwetka i rzut górny lotniskowca *Ark Royal*: 1 – hangar górny, 2 – hangar dolny, 3 – sztyb podnośnika samolotów, 4 – przedziały kotłowni, 5 – przedziały silowni.

służby. W ciągu kilku lat stał się najsłynniejszym lotniskowcem Royal Navy.

Wskutek istniejących ograniczeń traktatowych dotyczących wyporności (dwcześnie – od drugiej konferencji londyńskiej z 1936 r. – 23 000 ts std, choć *Ark Royal* był projektowany pod „stary” limit 22 000 ts std) konstruktorzy zastosowali słabsze opancerzenie okrętu. Jedynie kotłownice, maszynownie, magazyny amunicji i zbiorniki paliwa lotniczego ochraniane były pasem burtowym z płyt pancernych o grubości 114 mm (4,5 cala). Pokład cytadeli pancernej miał grubość 89 mm.

Ark Royal miał duży prostokątny pokład lotniczy i wyspę nadbudówkę wraz z kominem umieszczoną mniej więcej w połowie długości, po prawej burcie. Istotną nowością była konstrukcja dwupoziomowego hangaru wewnątrz kadłuba¹⁶, zdolnego pomieścić 60-70 samolotów w zależności od ich rodzaju.

¹⁶ Lotniskowce *Farnes*, *Courageous* i *Glorious* miały w istocie całą strukturę dwupoziomowego hangaru nabitą na kadłubie.

Ark Royal kolidujący 16 czerwca 1939 r. na redzie Spithead. Widać, że lotniskowcowi brakuje jeszcze m.in. lewoburtowych „pom-pomów”. Zwracają uwagę „zwykłe”, a nie wieżowe stanowiska armat uniwersalnych kal. 114 mm.

Urządzenia napędowe lotniskowca składały się z trzech zespołów turbin o łącznej mocy 103 000 KM pracujących na trzy wały śrubowe sześciu kotłów (ciśnienie pary 28 kg/cm²), co pozwalało na uzyskanie prędkości 31,7 w.

Ark Royal w czasie II wojny światowej brał udział w szeregu ważnych operacji bojowych. Młodzi innymi był to atak brytyjski na francuską bazę marynarki w Mers-el-Kéhir koło Oranu w lipcu 1940 roku, pościg za *Bismarckiem* w maju 1941, a także uczestniczenie w osłonie konwojów na Maltę bądź w operacjach transportowych samolotów. Podczas powrotu z jednej z takich akcji *Ark Royal* został 13 listopada 1941 roku stopedowany przez *U-81*, w następstwie czego zatonął rankiem następnego dnia w odległości około 25 mil morskich od Gibraltaru. Tu zatonęła jedna torpeda, ale jej wybuch miał katastrofalne skutki dla ożywołności okrętu¹⁷.

¹⁷ Patrz artykuł Andrzeja Jaskół, HMS *Ark Royal* – ofiara jednej torpedy, „MSO”, 4/1997.





Indomitable w ujściu rzeki Clyde w 1943 r. po powrocie ze Stanów Zjednoczonych, gdzie dokonano m.in. zmian w wyposażeniu elektronicznym okrętu. Na dobie, cięśszy od kotwicznego, widoczny naprężony łańcuch od tralów typu parawan.

LOTNISKOWCE „PANCERNE”

W połowie lat trzydziestych XX wieku, w związku z sytuacją polityczno-militarną w Europie jak też na Dalekim Wschodzie, coraz bardziej realne stawało się dla Royal Navy zagrożenie ze strony bazującego na lądzie lotnictwa bombowego potencjalnych przeciwników, którymi były przede wszystkim hitlerowskie Niemcy i faszystowskie Włochy. Problem ten dotyczył zarówno rozległych akwenów wzdłuż zachodnich brzegów Europy, poczynwszy od Norwegii poprzez Morze Północne, Zatokę Biskajską aż po wody wschodniego Atlantyku, jak też – i tu zagrożenie było bardzo duże – całego akwenu Morza Śródziemnego. W nieco mniejszej mierze dotyczyło to części Oceanu Indyjskiego i wód dalekowschodnich, gdzie znajdowały się brytyjskie kolonie (Indie, Birma, Malaje, Borneo Płn. i Sarawak) i bazy morskie na Ceylonie, w Singapurze i Hongkongu. Nie sądzono wtedy jednak, że Japonia będzie tak zdecydowanym przeciwnikiem, zarówno morskim jak i lotniczym (vide Pearl Harbor i Kuantan w grudniu 1941 r., jak i Ceylon w kwietniu 1942).

Obronę jednostek nawodnych przed nalotami lądowych samolotów bombowych można podzielić na dwa rodzaje – obronę bierną i czynną. Pierwszą z nich stanowiło zainstalowanie na okrętach wojennych, a także ewentualnie na stawkach

transportowych artylerię przeciwlotniczej w postaci armat i działek plot., hańd wielolufowych przeciwlotniczych karabinów maszynowych. Obrona czynna to natomiast samoloty myśliwskie bazujące na własnych lotniskowcach, które – po wykryciu nadlatujących bombowców nieprzyjacielskich – startowały z pokładów i wiązały walką samoloty wroga, niszcząc je lub zmuszając do odwrotu.

Tak więc w planach rozbudowy Royal Navy Admiralicja przewidywała – oprócz okrętów liniowych, krążowników i niszczycieli, w tym eskortowych – również zwiększenie liczby lotniskowców średniej wielkości, przystosowanych do działań raczej na europejskim teatrze wojennym.

Odmienne problemy miały marynarki wojenne Stanów Zjednoczonych i Japonii. W tym przypadku przewidywano prowadzenie ewentualnych morskich działań wojennych na rozległych akwenach Pacyfiku, z dala od baz zaopatrzeniowych, co wymagało wypracowania innych niż w Royal Navy koncepcji budowy lotniskowców.

Cotoczne programy rozbudowy brytyjskiej marynarki wojennej były ograniczone postanowieniami traktatu waszyngtońskiego (1922 r.) i obu układów londyńskich (1930 i 1936), które szczegółowo wyznaczały zarówno dopuszczalną wyporność standardową okrętów poszczególnych klas, jak też i łączną wyporność w klasach dla każdego z sygnatariuszy traktatu. W tej sytuacji w programie rozbudowy Royal Navy opracowanym na rok 1936 przewidziano początkowo hudoć dwóch okrętów liniowych, siedmiu krążowników¹⁸ oraz dwóch lotniskowców o dopusz-

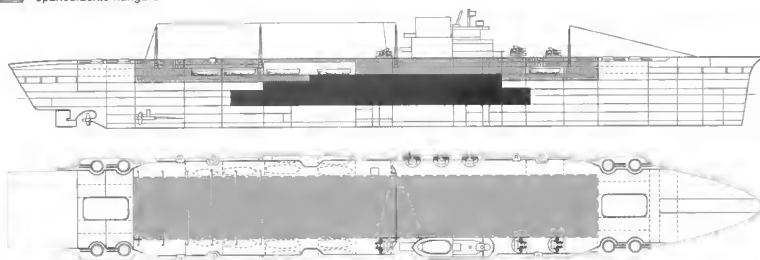


W. K. D. Forbes, człowiek odpowiedzialny za projekty lotniskowców *Ark Royal* oraz typu *Illustrious*. Przez pewien czas był nawet planowany na następcę Stanleya Goodalla jako główny konstruktor Royal Navy (DNC).

¹⁸ Były to – *King George V* i *Prince of Wales* oraz dwa krążowniki lekkie ulepszonego typu *Town* (*Edinburgh* i *Belfast*) jak też pięć pierwszych typu *Dido* (*Dido*, *Eurotas*, *Naiad*, *Phoebe* i *Sirius*).



■ pancierz burtowy
■ opancerzenie hangaru



Sylwetka projektu WB lotniskowca z opancerzonym hangarem.

czalnej dla okrętów tej klasy wyporności standardowej po 23 000 ts. Nieco później zwiększono plan zamówień do czterech lotniskowców. Miały one zastąpić do roku 1942 (gdyby nie wybuchła wojna rzecz jasna) cztery najstarsze jednostki tej klasy w Royal Navy, czyli *Argus*, *Eagle*, *Hermes* i *Furious*.

W pierwszej wersji miały to być okręty wzorowane dokładnie na projekcie lotniskowca *Ark Royal*, który pokróćce przedstawiono w poprzednim rozdziale, jednakże ostatecznie nie doszło do realizacji tego planu.

W opisywanym okresie na czołowych stanowiskach w Admiralicji znalazło się grono bardzo dobrych fachowców z dużym doświadczeniem, zarówno teoretycznym jak i praktycznym. Pierwszym Lordem Morskim był adm. Ernie Chatfield, który w roku 1916 dowodził – wówczas w stopniu komandora – krążownikiem liniowym *Lion*, flagowym okrętem viceadm. Davida Beatty'ego, dowódcy zespołu krążowników liniowych podczas bitwy jurtlandzkiej. Trzecim Lordem Admiralicji natomiast i jednocześnie Głównym Inspektorem Marynarki Wojennej w zakresie spraw i zagadnień technicznych (Controller of the Navy) był viceadm. Reginald Henderson, który parę lat wcześniej – po okresie dowodzenia lotniskowcem *Furious* – zajmował stanowisko „admirala lotniskowców”¹⁹, czyli dowodzącego lotniskowcami Royal Navy.

¹⁹ „Rear Admiral, Aircraft Carriers” – wg Alana Payne'a, *HMS Illustrious – The First Armoured Aircraft Carrier, 'Warship'.*, nr 13 (Januari 1980), s. 15.

Wodowanie jednego z pierwszych lotniskowców typu *Illustrious*, najprawdopodobniej *Formidable'a* w stoczni Harland & Wolff w Belfaście.



Byli to zatem, jak wynika z powyższych danych, oficerowie o dużym doświadczeniu praktycznym w zakresie lotnictwa morskiego. Tu warto dodać, że adm. Chatfield był zwolennikiem wyłączenia lotnictwa morskiego Fleet Air Arm (FAA, pod tą nazwą od kwietnia 1924 r.) z gestii Dowództwa Lotnictwa RAF (Royal Air Force). Nastąpiło to sukcesywnie w latach 1937-1939.

Począwszy od roku 1936 dyrektorem Wydziału Konstrukcji Okrętowych (Director of Naval Construction Department, DCN), czyli w istocie głównym konstruktorem Royal Navy był Stanley Goodall, a szefem działu mechanicznego (Engineer-in-Chief) inny doświadczony viceadmirał – Harold Brown.

Wyżej wymieniony zespół fachowców sprzeciwił się budowie kolejnych lotniskowców w oparciu o plany konstrukcyjne lotniskowca *Ark Royal*. Uważali oni, a w szczególności viceadm. Henderson, że Royal Navy potrzebuje nowego typu okrętów tej klasy, na których hangar i znajdujące się w nim samoloty będą ochraniane ze wszystkich stron pancierem o znacznej odporności. Lotniskowce tego typu winny mieć prędkość przewyższającą 30 węzłów i możliwie duży kres niezatapialności. Mniejszą uwagę przykładano do wymagań dotyczących liczby hazowanych na okręcie samolotów (początkowo głównie myśliwskich i zwijadowczych).

Równolegle rozpoczęto przygotowywanie prac projektowych lotniskowców nowego typu. Rozpatrywano generalnie dwa rodzaje okrętów, różniące się między sobą wypornością oraz oczywiście liczbą bazowanych na nich samolotów. Pierwszy z tych projektowanych okrętów miał mieć wyporność standardową rzędu od 14 do 16 tys. ts, około 15 samolotów, drugi natomiast miał mieć wyporność standardową od 22 do 23 tys. ts i zabierać od 30 do 50 samolotów.

Inżynierowie z Naval Construction Department pośpiesznie skonywali szereg wersji projektów obu rodzajów lotniskowców. Jedną z nich, oznaczoną symbolem WB przedstawia rysunek powyżej. Poza na nim wersja okrętu stała się podstawą dla wykonania szeregu dokumentacji tzw. pierwszej grupy lotniskowców „pancernych”.

Projektodawcy nowego typu lotniskowców – lotniskowców „pancernych”, zdolali swoimi argumentami przekonać decydentów w zakresie budowy nowych okrętów wojennych. W listopadzie 1936 Admiralicja rozpiłała przetarg zamknięty dla ośmiu stoczni²⁰ na budowę dwóch nowych lotniskowców, którym potem nadano nazwy *strous* („sławny”, „znakomity”) oraz *Victorious* („zwycięski”). Naja

²⁰ Były to – John Brown, Cammell Laird, Fairfield, Harland & Wolff, Hawthorn Scott's, Swan Hunter i Vickers-Armstrong.

cenę za wykonanie obu okrętów przedstawił koncern Vickers-Armstrong, który następnie zbudował oba pierwsze lotniskowce „pancernie”, *Illustrious* na stoczni Vickersa w Barrow-in-Furness, a *Victorious* na byłej stoczni Armstronga w Newcastle-on-Tyne. zw. High Walker Navy Yard.

Zamówienie zostało złożone 13 kwietnia 1937 roku. Stępkę pod *Illustrious* położono już 27 kwietnia, a pod *Victorious* w tydzień później, 4 maja 1937.

Do lotniskowców „pancernych” pierwszej grupy wkrótce dołączono trzeci okręt, któremu nadano nazwę *Formidable* („groźny”, „potężny”). Należał on już do zamówień Admiralicji roku 1937²¹, lecz montaż jego rozpoczęto w niecałe sześć tygodni po *Victoriousie*, ponieważ stępka została położona na stoczni Harland & Wolff w Belfaście 17 czerwca 1937 roku, tej samej północnoirlandzkiej stoczni, która przed laty zbudowała *Olympica* i *Titanica*.

Dokonując pewnego wyprzedzenia w czasie należało w tym miejscu zaznaczyć, że czwarty z kolei lotniskowiec „pancerny” – *Indomitable* („niepokonany”, „nieugięty”) także z programu 1937 roku – został nieco zmodyfikowany w stosunku do trzech pierwszych i stanowił sam tzw. drugą grupę. Grupa trzecia wreszcie to o wiele bardziej

- pokład dna podwójnego („hold”);
- pokład częściowy („platform deck”);
- pokład dolny („lower deck”);
- pokład główny („main deck”, zakrywający od góry przedziały kotłowni i turbin);
- pokład górny („upper deck”);
- pokład hangarowy („hangar deck”);
- pokład galerii dolnej („lower gallery”);
- pokład galerii górnej („upper gallery”);
- pokład lotniczy („flight deck”).

Kadłub liczył 185 wręgów, odległość między którymi wynosiła 4 stopy (1,22 m). Podzieleny był on gradziami poprzecznymi na 20 głównych przedziałów wodowzczelnych. Dwie grodzie wzdłużne przebiegały od wręgu 46 do 121 dzieląc – między innymi – na trzy oddzielne przedziały zarówno kotłownię, jak i silownię²².

W dnie podwójnym okrętu znajdowało się 30 zbiorników paliwa kotłowego (zw. rezerw. olejowym). Dodatkowo 22 zbiorniki umieszczone były wzdłuż ołhu built, od wręgu 46 do 121. Śięgały one do wysokości pokładu głównego i tworzyły ochronę przeciwtorpedową w rejonie śródokręcia, osłaniając – między innymi – przedziały kotłowe, silowniane, wyparowników oraz pomieszczenia z wystawionymi cylindrycznymi zbiornikami paliwa lotniczego.

Na pokładzie lotniczym po prawej burcie znajdowała się opływowa nadbudówka wysypowa z dość szerokim, także wyprofilowanym aerodynamicznie kominem. Rozciągała się ona między wręgami 55 i 92, miała długość 45,11 m (148 stóp) i cztery pokłady, oznaczone jako pokłady A, B, C oraz D, licząc od pokładu lotniczego.

Długość czterokondygnacyjnej nadbudówki wynosiła 51,8 m (170 stóp), szerokość 6,1 m (20 stóp), a wysokość (do górnej krawędzi komina) 12,8 m (42 stopy). Była ona tak usytuowana, aby szerokość pokładu lotniczego w rejonie jej posadowienia nie była mniejsza niż w jego pozostałych miejscach, co mogłoby utrudniać lądowania samolotów.

OPANCERZENIE LOTNISKOWCÓW TYPU *ILLUSTRIOUS*

Jak już poślednio wspomniano, główną cechą lotniskowców typu *Illustrious* było znacznie silniejsze opancerzenie, głównie hangaru, niż miało to miejsce w przypadku innych, dotychczas zbudowanych i eksploatowanych na świecie lotniskowców.

Brytyjskie lotniskowce typu *Illustrious* były unikalnymi okrętami tej klasy pod względem zarówno opancerzenia, jak i grubości pancerza, w szczególności hangaru. W najbliższych kilku latach niektóre nowe japońskie i amerykańskie lotniskowce otrzymały co prawda pancerne pokłady lotnicze, jednakże hangary na tych okrętach nie miały opancerzenia ścian bocznych, co było istotną cechą opisywanych lotniskowców brytyjskich²³.

Podczas prac komisji, decydującej pod kierownictwem Hendersona o konstrukcji projektowanych lotniskowców rozpatrywano trzy

²² W całym niniejszym tekście pod pojęciem silowni Autor rozumie – niekiedy łącznie – silko przedziały maszynowni z zespołami turbopompowymi i przynależnymi przekładniami redukcyjnymi, natomiast kotłownię traktuje jako oddzielną część urządzeń napędowych okrętów.

²³ Chodzi tu o japońskie lotniskowce *Taiho* i *Shinano* (ten drugi przebudowany z nieukończonych okrętów liniowych typu *Yamato*) oraz nieco późniejsze amerykańskie lotniskowce typu *Midway*, na których opancerzenie pokładu lotniczego miały wpływ okręty i typy *Illustrious*.



Widok na nadbudówkę *Victorious* ok. 1946 r. po powrocie z długiego rejsu. o czym świadczy stosowna wstęga.

zmienione lotniskowce o nazwach *Implacable* („nieubłagany”, „nieugięty”) i *Indefatigable* („nieśmudzony”, „niezmordowany”), sfinansowane w ramach programów na lata 1938 i 1939.

Szczegóły zmian okrętów grupy drugiej oraz trzeciej zostaną przedstawione w dalszej części publikacji.

Koszt wykonania jednego okrętu pierwszej grupy ustalono na 2,395 000 funtów szterlingów, a czas budowy przewidywano na 3 lata, czyli 36 miesięcy.

Lotniskowce pierwszej grupy typu *Illustrious*

KONSTRUKCJA KADŁUBA

Lotniskowce typu *Illustrious* pierwszej grupy miały pierwotnie następujące wymiary:

- długość całkowita 225,55 m (740 stóp);
- szerokość na konstrukcyjnej linii wodnej (KLW) 29,18 m (95 3/4 stopy);
- zanurzenie 8,8 m (28 stóp i 70 cali).

Lotniskowce miały dziewięć pokładów kadłuba. Licząc od dołu były to:

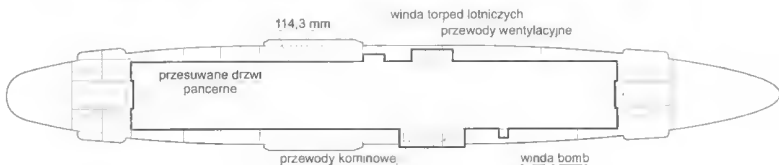
²¹ Znano to też rokiem budżetowym 1937 lub programem roku 1937.



- 76,2 mm
- 38,1 mm



Opancerzenie pokładu lotniczego lotniskowca typu *Illustrius*.



Opancerzenie ścian hangaru lotniskowca typu *Illustrius*, widok z góry.

różne wersje grubości pancerzy ochraniających hangar. W odniesieniu do pokładu lotniczego, wersje te przedstawiały się następująco:

- pancerz o grubości 89 mm (3,5 cala) stanowił teoretycznie ochronę przed lotniczą bombą przeciwpancerną o masie 500 funtów (227 kg) zrzucanej z wysokości około 3000 m (ponad 9500 stóp) lub bombą zwykłej o masie 1000 funtów (454 kg) zrzucanej z wysokości około 1700 m (nieco ponad 5500 stóp);
- pancerz o grubości 76 mm (3 cale) stanowił ochronę przed uderzeniem bomby przeciwpancernej o masie 227 kg zrzucanej z wysokości ponad 2100 m (7000 stóp), bomby o masie 114 kg (250 funtów) zrzucanej z wysokości około 3500 m (11 000 stóp) lub bomby przeciwpancernej o masie 454 kg zrzucanej z wysokości prawie 1400 m (4500 stóp);
- pancerz o grubości 63,5 mm (2,5 cala) chronił teoretycznie ochronę przed uderzeniem bomby o masie 227 kg zrzucanej z wysokości około 1500 m (5000 stóp).

Ostatecznie zdecydowano się na zastosowanie grubości średniej z trzech przedstawionych i zatwierdzono pokrycie – po obrysie hangaru – ukończono w 1940 r. *Illustrius*.

ru – pokładu lotniczego płytami pancerza o grubości 76 mm (3 cale), wykonanego ze stali NC (Non-Cemented, nieutwardzona poprzez nawęglanie).

Pancerz pokładu lotniczego o grubości 76 mm położony był pomiędzy wewnętrznymi krawędziami podnośników samolotów z hangaru. Boczne krawędzie pokładu, jak również obszary wokół podnośników, zostały pokryte płytami o grubości „tylko” 38 mm (1,5 cala).

Ściany boczne hangaru zostały opancerzone płytami o grubości 114 mm (4,5 cala), co stanowiło ochronę przed ogniem armat kal. 152 mm z odległości w przedziale od 7 do 19 tys. jardów (od 6400 do 17 374 m). W rejonie przewodów kominowych i poboru powietrza do kotłowni pancerz bocznych ścian hangaru łączył się z pawem pancerza burtowego. Podłogę pancerz ścian hangaru obejmował szyby windy transportujących na pokład lotniczy bomby i torpedy.

Jak wynika z powyższego opisu i rysunków hangar na lotniskowcach typu *Illustrius* zbudowany był w formie pancernego pudła, obudowanego ze wszystkich stron, bowiem od dziobu i rufy zamykały go rozsuwane drzwi pancerne (!) o grubości również 114 mm.



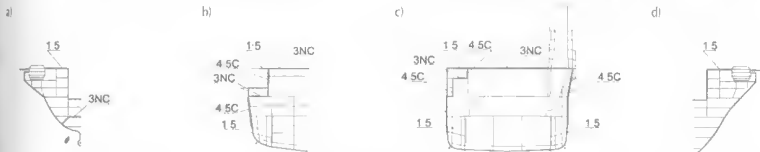


Burtowy pas pancerny lotniskowca typu *Illustrious* oraz pancerne ściany hangaru (poza przewodami dymowymi czołgię od burty w głąb kadłuba) jak też opancerzenie maszyny sterowej.

Burtowy pancerny pas śródkokręcia ciągnął się od pokładu dolnego do górnego pomiędzy wręgami 54 i 127, a wyżej – do poziomu pokładu hangarowego – pomiędzy wręgami 61 i 121.

Natomiast stanowiące ściany boczne hangarów wewnętrzny kadłubowe pasy pancerne o grubości 114 mm, wykonane ze stali C ('Cemented' – utwardzana przez nawęglanie), przebiegały od wręgi 37 do 151 i sięgały od pokładu lotniczego do pokładu hangarowego.

Opancerzenie boczne – pancerny pas burtowy śródkokręcia oraz cofnięte w głąb kadłuba ściany hangaru rozciągały się jak pokazano na rysunku. Były jednak miejsca, gdzie opancerzenie boczne hangaru było „szersze” niż sam hangar – po lewej burcie obejmowało wloty powietrza nawiewowego do kotłów, zaś po prawej chronił przewody spalinowe (dymne) i tu dochodziło do pławczyzny burty, stanowiąc przedłużenie w górę pancernego pasa burtowego śródkokręcia.



Fragmenty opancerzenia lotniskowców typu *Illustrious*: a – przekrój na wręgę 161, b – przekrój na wręgę 119, c – przekrój na wręgę 77, d – przekrój na wręgę 33 (grubości płyt pancernych podano w calach, NC – stal nieutwardzona).

Dodatkowo przedział maszyny sterowej był chroniony płytami pancernymi o grubości 76 mm (3 cale) od góry i po obu burtach oraz od strony dziobu i rufy gródziami o grubości 51 mm (2 cale), wykonanymi ze stali nieutwardzonej (NC).

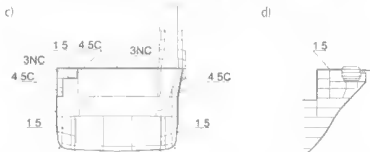
Tak poważne opancerzenie okrętu przedstawiało sobą znaczną masę, wynoszącą w sumie dla *Illustriousa* aż 4941 t, podczas gdy na lotniskowcu *Ark Royal* o zbliżonej wielkości jedyń 2854 t²⁴. Ceną za takie rozwiązanie konstrukcyjne było – między innymi – znaczące zmniejszenie prędkości o około 2 węzły²⁵ przy zastosowaniu tej samej mocy maszyn napędowych, zmniejszenie liczby bazowanych samolotów, jak – ze względu na odejście od piętrowego hangaru – też wielkość wolnej burty z 60 do 38 stóp²⁶ (z 18,29 do 11,58 m).

Uprzednio wymienione gródzie wzdłużne miały grubość 38 mm (1,5 cala).

Biemą obronę przeciwtorpedową – zbudowaną w systemie warstwowym – stanowiły puste lub pełne zbiorniki wysokie, ciągnące się wzdłuż obu burty od wręgi 61 do wręgi 121, czyli na dystansie 73,15

m, co stanowiło prawie jedną trzecią całkowitej długości okrętu. Warstwowy system ochrony podwodnej opracował około 1915 roku Amerykanin Robert Stocker, a zastosowano go wpieryw w ówczesnych okrętach liniowych US Navy *Tennessee* i *California* oraz pięciu typu zw. 'Big Five'. Brytyjczyce, po próbach z sekcją doświadczalną Job-74, wprowadzili go na lotniskowcu *Ark Royal* oraz okrętach liniowych typu *King George V*.

Liezące od wnętrza kadłuba przestrzeń od gródzi wzdłużnej do burty podzielona była na trzy przedziały wodoszczelne. Pierwszy, wewnętrzny, pozostawał pusty przez cały czas eksploatacji okrętu, w drugim znajdował się paliwo kotłowe, wreszcie trzeci, przyburtowy, tworzył przedział wodoszczelny, który również pozostawał pusty, podczas gdy należało dbać o to, aby przedział środkowy był przez cały czas całkowicie zapelniony cieczą, czy to paliwem czy też – po jego zużyciu – wodą



zaburtową. Taki układ biernej obrony przeciwtorpedowej miał zadanie rozpraszania w cieczy skutków wybuchu ewentualnej torpedy lub miny i uniknięcia przebięcia otworu do wnętrza żywych przedziałów okrętu, takich jak kotłownia, silownia, pomieszczenia wyparowników oraz magazyny amunicji i bomb lotniczych.

Przedziały systemu biernej ochrony podwodnej sięgały od dna okrętu do pokładu głównego.

Wkrótce po rozpoczęciu budowy pierwszych lotniskowców opisanego typu wystąpiły poważne problemy, które mogły nawet uniemożliwić realizację przygotowanego projektu i to w najbardziej istotnym elemencie konstrukcji. Okazało się bowiem, że niemożliwym jest wyprodukowanie w odpowiednim terminie i ilości w Wielkiej Brytanii płyt pancernych odpowiedniej grubości.

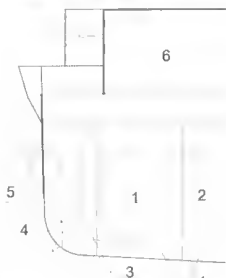
Wyjściem z tej kłopotliwej sytuacji okazało się ulokowanie stosownego zamówienia w Czechosłowacji w zakładach metalurgicznych Witkowiec w Morawskiej Ostrawie (od 1941 r. połączona ze Śląską Ostrawą nazywa się po prostu Ostrawą). Zamówienie to dotyczyło płyt pancernych na pokrycie pokładu lotniczego prototypowego lotniskowca *Illustrious*. Zamówienia na pozostałe płyty pancerne zostały złożone w zakładach brytyjskich, takich jak Beardmore, Firth oraz Brown.

Szczęśliwie dostawa zamówionych w Czechosłowacji płyt pancernych nastąpiła przed zajęciem Czech i Moraw przez hitlerowskie Niemcy.

²⁴ Obie wartości za Notmanem Friedmannem, *British Carrier Aviation, The Evolution of Ship and their Aircraft*, Annapolis 1988, s. 154.

²⁵ Ibid., s. 134.

²⁶ Na *Illustrious* w początkowej fazie eksploatacji przewidywano 36 samolotów, na lotniskowcu *Ark Royal* od 60 (nieoptymalnie) do 72 (a więc dwa razy więcej jak na *Illustrious*) – wg Davida K. Browna, *Nelson to Vanguard*, London 2009, s. 50/51.



System biernej ochrony podwodnej lotniskowca typu *Illustrious* (konkretnie *Victorious*, przekrój na wrgu 110, widok od dziobu): 1 – silownia lewoburtowa, 2 – silownia środkowa (centralna), 3 – zbiornik pusty wewnętrzny, 4 – zbiornik paliwa kotłowego, 5 – zbiornik woduszczelny zewnętrzny, 6 – hangar.

URZĄDZENIA NAPĘDOWE I POMOCNICZE ORAZ ZAPASY PALIWA I WODY

Lotniskowce powinny osiągać znaczną prędkość, aby stworzyć – w razie bezwzględnej potrzeby – możliwe silny wiatr względny nad pokładem lotniczym podczas startu samolotów. Wymagana jest również duża manewrowość, potrzebna na przykład przy konieczności szybkiego dokonania zwrotu pod wiatr. Nie wszystkie starty odbywano bowiem przy pomocy katarpulty.

Dla osiągnięcia powyższych wymagań należało wyposażyć budowaną serię lotniskowców w urządzenia napędowe odpowiednio wysokiej mocy.

Na pierwszych czterech lotniskowcach typu *Illustrious* – okrętach pierwszej i drugiej grupy – zainstalowano urządzenia napędowe stosowane poprzednio na lotniskowcu *Ark Royal*, wykorzystując uzyskane podczas jego eksploatacji doświadczenia.

Urządzenia napędowe *Illustriousa* i jego trzech jednostek bliźniaczych składały się z trzech zespołów turbin napędzających trzy śruby oraz z sześciu kotłów parowych. Zastosowano również pojedyncze urządzenia sterowe.

KOTŁY

Każdy z czterech pierwszych okrętów typu *Illustrious* został wyposażony w sześć trójwalczkowych kotłów wodoturbinowych typu Admiralicji z przegrzewaczami, produkujących parę o ciśnieniu 28 kg/cm² (2,8 mPa, 400 psi – funty na cal kw.) i temperaturę pary przegrzanej 115°C (240°F).

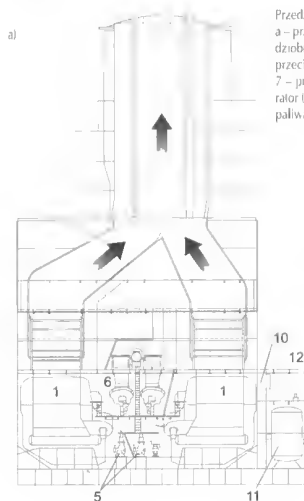
Kotły, z których każdy miał po siedem palników na paliwo płynne, zostały umieszczone w trzech kolumnach pomiędzy wrgami 73 i 88. Długość rurek równoległych przedziałów wynosiła 18,29 m (60 stóp). Kadłub lotniskowca był w tym rejonie podzielony na dziewięć przegrzeźni, jak przedstawiono na rysunku na poprzedniej stronie.

Licząc od prawej burty ku lewej były to:

- prawoburtowy przedział ochrony przeciwtorpedowej składający się z trzech oddzielnych „warstw”, jak opisano wcześniej;
- kotłownia prawoburtowa;
- kotłownia środkowa (centralna);
- kotłownia lewoburtowa;
- lewoburtowy rójwarstwowy przedział ochrony przeciwtorpedowej.

Na obu burtach w rejonie kotłowni (i nie tylko, ponieważ rozciągał się on zarówno w kierunku rury jak i w stronę dziobu) znajdował się pancerny pas o grubości 114 mm.

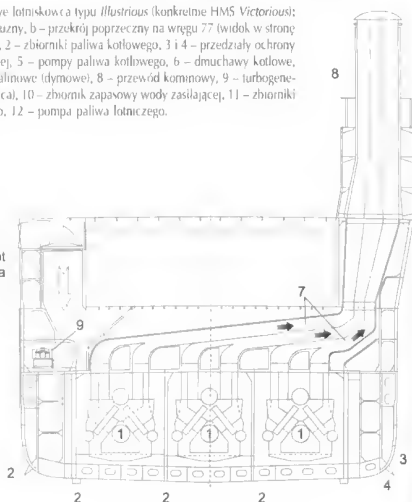
W każdej z kotłowni umieszczono po dwa kotły zwrócone frontami do siebie. Między kotłami znajdowały się pompy podające paliwo do palników oraz wentylatory powietrza nadmuchowego.



Przedziały kotłowe lotniskowca typu *Illustrious* (konkretnie HMS *Victorious*): a – przekrój wzdłużny, b – przekrój poprzeczny na wrgu 77 (widok w stronę dziobu) 1 – kotły, 2 – zbiorniki paliwa kotłowego, 3 i 4 – przedziały ochrony przeciwtorpedowej, 5 – pompy paliwa kotłowego, 6 – dmuchawy kotłowe, 7 – przewody spalinowe (dymowe), 8 – przewód kominowy, 9 – turbogenerator (turbooprężdnic), 10 – zbiornik zapasowy wody zasilającej, 11 – zbiorniki paliwa lotniczego, 12 – pompa paliwa lotniczego.

b)

wlot
powietrza





Poźny kwiecień 1945 r. – *Victorious* zaopatrywany w paliwo w zatoce San Pedro na wyspie Leyte (Filipiny). Z dachu pomostu zdjęty daleceownik HACS, założono antenę radaru wysokościowego typu 277.

Po lewej burcie, pod pokładem lotniczym, znajdował się wlot powietrza nadmuchowego, a na pokładzie głównym pomieszczenie turbogeneratorów, zw. reż. turboprądnicami.

Przewody spalinalne (dymowe) z każdego kotła prowadziły pod podłogą hangaru w stronę prawej burty i następnie zbiorczą przewodem, w jego górnej części przechodzącym przez nadbudówkę w rejonie wręgów 76-82, do obszernego komina.

Mieszczący się wewnątrz cytadeli pancernej ciąg przedziałów kotłowni, zbiorników paliwa lotniczego oraz siłowni, jak reż. komór amunicyjnych, oddzielony był od dziobu i rufy poprzecznymi grodziami wykonanymi z płyt o grubości 63 i 38 mm (bliżej dna). Taką samą grubość miały również grodzie wzdłużne.

Za grodzia dziobową kotłowni znajdował się zapasowy zbiornik wody zasilającej, rozciągający się przez całą szerokość trzech kotłowni i od dna podwójnego do pokładu głównego. Służył on równocześnie jako przedział ochronny między kotłownią i pomieszczeniem wibrowanych cylindrycznych zbiorników paliwa lotniczego. Podobny zbiornik znajdował się za turbową grodzia kotłowni. Zbiorniki te podzielono zarówno w płaszczyźnie wzdłużnej, jak i poprzecznej na kilka mniejszych części, z nich pozostawała zawsze pusta i służyła jako koferdamy).

ZESPOŁY TURBIN GŁÓWNYCH...

Na łorniskowcach typu *Illustrious* zostały zainstalowane po trzy zespoły głównych turbin napędowych systemu Parsonsa. Każdy zespół składał się z dwóch kadłubów – wysokiego i niskiego ciśnienia. W kadłubie turbiny niskiego ciśnienia znajdowały się stopnie turbiny biegu wstecz.

Pod kadłubem turbiny niskiego ciśnienia mieścił się skraplacz. Obroty każdego zespołu turbin przekazywane były poprzez jednostopniową zębatą przekładnię redukcyjną na wał napędowy śruby.

Zespoły turbinowe *Victoriousa* zostały wyprodukowane przez zakłady Parsonsa w Wallsend-on-Tyne, dla okrętów pozostałej piątki przez budujące je stocznie.

Trzy równoległe przedziały siłowni mieściły się między wręgami 97 i 113, a ich długość wynosiła 19,5 m. Podobnie jak w przypadku kotłowni, po obu burtach znajdowały się przedziały ochrony przeciwtorpedowej, a pozostała, środkowa część kadłuba została przedzielona dwiema wzdłużnymi grodziami na trzy oddzielne siłownie.

W każdej z siłowni znajdowały się rozmaite mechanizmy pomocnicze bezpośredniej obsługi turbin, przekładni oraz skraplacza, a w obu siłowniach bocznych dodatkowo po jednym zespole turbogeneratorów (turbopędnic) o mocy 400 kW każdy.

W sąsiadującym z siłowniami od strony dziobu trzyczęściowym przedziale (wr. 93-97) mieściło się w obu bocznych pomieszczeniach łącznie sześć wypoławników, produkujących wodę słodką z wody morską, natomiast w przedziale środkowym sprężarki i butla sprężonego powietrza, podgrzewaczy wody i inne wyposażenie pomocnicze.

Kolejnymi przedziałami w stronę dziobu (wr. 88-93) były dwa skrajne pomieszczenia, w których znajdowało się po sześć zbiorników paliwa lotniczego oraz przedział środkowy mieszczący główne bojowe torpedy.

Na pokładzie głównym, ponad przedziałami zbiorników paliwa lotniczego (wr. 88-93, o których dalej), umiejscowiono pomieszczenia



dwóch dalszych turbogeneratorów (turboprądnic), natomiast płyty turbinowy zespół prądotwórczy znajdował się po lewej burcie nad przedziałem ochrony przeciwtorpedowej, między węgami 73-78, zaś szósty po prawej burcie między węgami 68-73.

Łączna moc układu napędowego okrętu wynosiła 111 000 KM (81 618 kW), po 37 000 KM z każdego z zespołów turbinowych przy 250 obrotach śrub na minutę.

W czasie próby przeprowadzanej na lotniskowcu *Illustrous* 24 maja 1940 roku, dzień przed wezieniem do służby, uzyskano łączną moc 113 377 KM (83 365 kW) i przy obrotach śrub, wynoszących 234,2 min⁻¹, osiągnięto prędkość 30,5 węzła²⁷.

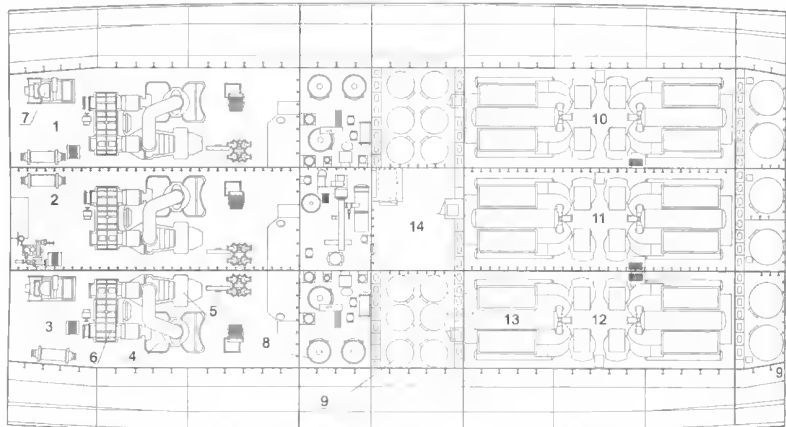
Dla zapewnienia dostaw energii elektrycznej na *Illustrousie* (a także późniejszych jednostkach serii) zostało zainstalowanych sześć turbinowych zespołów prądotwórczych, każdy o mocy 400 kW. Pokrywały one z nawigację zapotrzebowanie okrętu, nawet w warunkach

okrętu, ponieważ pletwa steru zamontowana bezpośrednio w osi śruby środkowej była opływana jej strumieniem zaśrutowym.

Wały napędowe miały średnicę 610 mm i prowadzone były w wydzielonych tunelach, umożliwiających dostęp obsłudze do łożysk, uszczelnień tulei wałowych oraz – to już w stoczni – ewentualną wymianę poszczególnych odcinków wału w przypadku uszkodzenia. Znaczenie nalażało to zachowanie bezawaryjnej pracy układu.

Wał środkowy biegł w płaszczyźnie symetrii okrętu, natomiast oba wały boczne, prawo- i lewoburtowy, równoległe do wału środkowego w odległości 6,25 m. Wszystkie wały były nachylone pod niewielkim kątem ku rufie. Nachylenie to wynosiło 1:40. Długość wału wraz z osadzoną śrubą wynosiła od połączenia z przekładnią redukcyjną do końca stożka śruby:

- dla wału środkowego 66,3 m;
- dla wałów bocznych 51,7 m.



Rozplanowanie silowni i kotłowni lotniskowców typu *Illustrous* (konkretnie HMS *Victorious*): 1 – lewoburtowa silownia turbinowa, 2 – środkowa (centralna) silownia turbinowa, 3 – prawoburtowa silownia turbinowa, 4 – kadłub turbiny wysokiego ciśnienia, 5 – kadłub turbiny niskiego ciśnienia, 6 – jednostopniowa zębata przekładnia redukcyjna, 7 – turbogenerator (turboprądnica), 8 – wypacownik, 9 – zbiornik paliwa lotniczego, 10 – kotłownia lewoburtowa, 11 – kotłownia środkowa (centralna), 12 – kotłownia prawoburtowa, 13 – kotłownia parowa, 14 – magazyn głowic torped.

bojowych, kiedy zapotrzebowanie było największe. Ze względu na konieczność zachowania bezpieczeństwa w przypadkach możliwych uszkodzeń okrętu w czasie działań wojennych – możliwość wypadnięcia niektórych z nich z akcji, każdy z turbogeneratorów (turboprądnic) został zamontowany w oddzielnym pomieszczeniu (przedziale), jak już poprzednio wspomniano. Później zainstalowano dodatkowo cztery agregaty wysokoprężne po 60 kW każdy, głównie do zasilania pomp i oświetlenia awaryjnego (była to jedna z naucek wyciągniętych z utraty *Ark Royal*). Podobno wadą było jednak to, że diesle nie mogły pracować przy przecieku bocznym większym niż 20%.

WAŁY NAPĘDOWE, ŚRUBY I STER

Lotniskowce typu *Illustrous* pierwszej i drugiej grupy miały napęd trójskrzydłowy, co – między innymi – ułatwiała manewrowość

Końcówka wału centralnego osadzona była w tulei wałowej wmontowanej w konstrukcję odlwaną tylnicy, natomiast końcówki wałów bocznych osadzono w pozakadłubowych wspornikach o kształcie litery „A”. Jak widać na rysunku, wały te na odcinku 9,5 m przebiegały poza kadłubem okrętu i na tej długości narażone były na działanie wody morskiej. Jednakże nie miało to szkodliwego wpływu.

Trójskrzydłowe śruby napędowe wykonano z hrazu manganowego i wszystkie trzy miały identyczne średnice, wynoszące 4,72 m (15,5 stopy), jednakże skoki tych śrub różniły się między sobą. I tak:

- dla śruby środkowej skok wynosił 4,65 m (15,25 stopy)
- dla śrub bocznych – 4,93 m (16,125 stopy).

Na *Illustrousie* – a także na wszystkich okrętach serii – zamontowano tylko jedno urządzenie sterowe. Powierzchnia pletwy sterowej wynosiła 26 m², a jej oś umieszczona była na węgu 168.

Czeronumkowa elektrohydrauliczna maszyna sterowa znajdowała się w pomieszczeniu na pokładzie dolnym, pomiędzy węgami 158-

²⁷ Wg Davida Bitwona, *Aircraft Carriers*, London 1977, s. 44.



Indefatigable krótko po ukończeniu w maju 1944 r. Warto zwrócić uwagę, ile uzbrojenia i wyposażenia umieszczono przed nadbudówką.

-171, które przedzielone było poprzeczną grudią wodoszczelną na węgry 163. W rufowym przedziale umieszczono maszynę sterową, jedną pompę olejową z napędem elektrycznym oraz zbiornik oleju, w dziobowym przedziale zaś – drugą identyczną pompę ze zbiornikiem oleju.

Trzecia pompa z napędem parowym znajdowała się w centralnej siłowni turbinowej.

Dwuczęściowe pomieszczenie urządzenia sterowego było opancerzone. Jak podano uprzednio.

ZAPASY PALIWA I WODY

W fazie projektowania przewidywano dla *Illustriousa* zapas paliwa kotłowego (olejowego) w wysokości około 4400 ts i oczekiwano, że taka

jego ilość pozwoli na zasięg pływania wynoszący 12 000 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 14 węzłów²⁸. Po zbudowaniu lotniskowca okazało się, że łączne zapasy paliwa kotłowego zarówno w zbiornikach hurtowych (ochrony przeciwtorpedowej), jak też i w dnie podwójnym wynoszą 4850 ts²⁹, a po próbach morskich uzyskano wyniki, na podstawie których uznano, że przy prędkości 12 węzłów zasięg wynosi 11 000 mil morskich, natomiast przy prędkości 20 węzłów – 8800 mil oraz 6300 mil przy prędkości 25 węzłów.

Na lotniskowcach typu *Illustrious* praktycznie nie istniał problem zapasów wody słodkiej. Było to możliwe dzięki zainstalowaniu sześciu wyparowników o znacznej wydajności, co całkowicie wystarczało na biegnące zapotrzebowanie zarówno dla uzupełniania wody w obiegu parowo-wodnym, jak i wody konsumpcyjnej oraz sanitarnej dla licznej załogi. Niemniej jednak okręt miał rezerwy

zapasy wody słodkiej w ilości 187 ts.

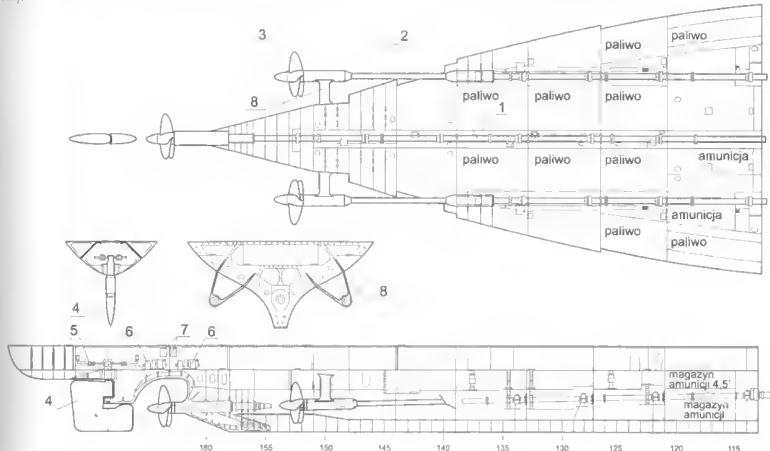
UZBROJENIE ARTYLERYJSKIE

W okresie projektowania lotniskowców typu *Illustrious* przewidziano w początkowej wersji uzbrojenie okrętu w 16 armat uniwersalnych kal. 133 mm (5,25 cala) L/50, jednakże później konstruktorzy doszli do przekonania, że są to działa zbyt dużego kalibru jak na jednostkę tej wielkości i ostatecznie zdecydowano się na wyposażenie ich

²⁸ Wg D. J. Loma, HMS *Illustrious*, vol. 10 (w: „Warships in Profile”, London rok. 1972, s. 218.

²⁹ Wg D. Hobbsa, op.cit., s. 110.

Rozmieszczenie wałów napędowych, śrub i steru pierwszych czterech lotniskowców typu *Illustrious*: 1 – wał centralny, 2 – wały boczne (przypurtowej), 3 – śruba napędowa, 4 – płetwa steru, 5 – maszyna sterowa, 6 – pompa maszyny sterowej, 7 – zbiornik oleju obiegowego, 8 – wspomnik wału bocznej i jego śruby.



w 16 armat uniwersalnych kal. 114 mm (4,5 cala³⁰) Mk III 1/45. Umieszczone one zostały parami w dwulufowych obrotowych wieżach półkazamatowych Mk II BD ('between deck') na pokładzie galerii górnej, parami po obu burtach na charakterystycznych sponsonach, w rejonach wręgów 25-35 na dziobie oraz 153-163 na rufie. Armaty dla *Illustrious* (a zapewne i dla reszty okrętów serii) wyprodukowane zostały przez zakłady Beardmore lub Royal Gun Factory (RGF), wieże zaś przez zakłady Vickersa.

Lotniskowce otrzymały nowoczesny – jak na owe czasy – system kierowania ogniem, składający się z czterech dalekowników typu HACS ('high angle control system') lub HADT ('high angle director control tower') Mk IV.

Obronę przeciwlotniczą bliższego zasięgu stanowiło pierwotnie pięć osmólufowych zespołów „pom-pomów”, działek kal. 40 mm 1/39 Vickersa (2pdr, czyli dwulufowych). Dwa z nich umieszczone były po prawej burcie na pokładzie lotniczym przed nadbudówką wyspową, a trzeci na tym samym pokładzie za nadbudówką. Pozostałe dwa zespoły zainstalowano na platformie galerii górnej po lewej burcie, po obu stronach przewodu poboru powietrza do kotłów. Potem dndano za nadbudówką szósty zespół, został on jednak dość szybko zlikwidowany.

Na uzbrojenie przeciwlotnicze składały się jeszcze trzy pojedyncze działka kal. 40 mm Boforsa 1/56.

Uzbrojenie przeciwlotnicze było – zarówno na *Illustrious* jak i dalszych okrętach tego typu – wielokrotnie uzupełnianie podczas działań wojennych, szczególnie przed skierowaniem okrętów na Pacyfik, gdzie występowało znaczne zagrożenie ze strony japońskich kamikaze – pilotów samobójców.

I tak w roku 1945 na lotniskowcach pierwszej grupy uzbrojenie przeciwlotnicze przedstawiało się jak w tabeli poniżej³¹:

Zapasy amunicji były następujące³²:

- ♦ do armat kal. 114 mm – 400 nabojuw na lufę, czyli w sumie 6400 szt.;
- ♦ do działek kal. 40 mm „pom-pom” Vickersa – 1800 nabojuw na lufę;
- ♦ do działek kal. 40 mm Boforsa – około 1000 nabojuw na lufę;
- ♦ do działek kal. 20 mm Oerlikona – 2400 nabojuw na lufę.



Scena powojenna z ok. 1947 r. na pokładzie *Illustrious*. Widoczne sponsony wież armat uniwersalnych kal. 114 mm oraz przebudowany mifowy pokład lotniczy ze znakem taktycznym „D”.



Pociski kal. 114 mm, jeszcze bez zapalników, wyładowywane z podnośnika bomb i torped *Illustrious* na prawej burcie na rufie. Widoczna pancerna płyta zakrywająca sztyb windy.

MAGAZYNY AMUNICYJNE

Wszystkie magazyny amunicyjne na lotniskowcach typu *Illustrious* znajdowały się poniżej pokładu głównego i poniżej linii wodnej, w obrębie chronionym przez burtowy pas pancerny.

Komory amunicji kal. 114 mm znajdowały się w części rufowej okrętu w rejonie wręgów 113-121 i sięgały od pokładu częściowego ('platform deck') do pokładu głównego, a w części dziobowej w rejonie wręgów 61-70 i tam zajmowały przestrzeń jedynie od ww. pokładu częściowego do pokładu dolnego.

Magazyny amunicji „pom-pomów” istniejące były w części dziobowej okrętu na dnie podwójnym ('hold') w rejonie wręgów 61-73, a w części rufowej w dwóch burrowych magazynach między wręgami 88-93.

Magazyny amunicji mniejszego kalibru znajdowały się na dnie podwójnym po prawej burcie, pomiędzy wręgami 113-121 (pod magazynem amunicji kal. 114 mm).

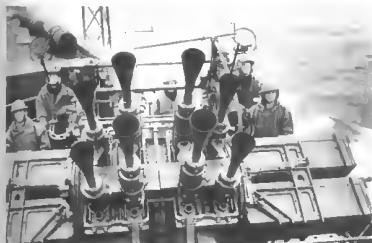
Uzbrojenie przeciwlotnicze (1945)

Kaliber	<i>Illustrious</i>	Liczba luf	<i>Formidable</i>	Liczba luf	<i>Victorious</i>	Liczba luf
114 mm	8 × II	16	8 × II	16	8 × II	16
40 mm „pom-pom” Vickers	5 × VIII	40	6 × VIII	48	5 × VIII	40
40 mm Bofors	3 × I	3	—	—	2 × IV + 2 × II	8 + 4
20 mm Oerlikon podwójne	19 × II	38	20 × II	40	23 × II	46
20 mm Oerlikon pojedyncze	14 × I	14	14 × I	14	15 × I	15
Suma luf	—	111	—	118	—	129

³⁰ Rzeczywisty kaliber wynosił 4,45 cala, czyli 113,03 mm.

³¹ Wg D. Browna, op.cit., s. 44.

³² D. K. Brown, *The Design and Construction of British Warships 1939-1945*, London 1995, t. 1, s. 59 oraz N. Friedman, op. cit., s. 134.



Ośmiolufowy zespół działek plot. kal. 40 mm Vickersa „pom-pom” na *Illustriousie* latem 1940 r. Podstawa miała symbol Mk VI¹, same działka Mk VIII były w wersji AHV – Automatic, High Velocity.

Ze wszystkich magazynów amunicja była transportowana windami oraz przenośnikami poziomymi do odpowiednich stanowisk artyleryjskich.

W razie potrzeby wszystkie opisane magazyny amunicyjne, jak również magazyny bomb i głowic torpedowych, które zostają opisane w dalszym ciągu, mogły być zalane zaburtową wodą morską (na zasadzie wyróżnania poziomów w naczyniach połączonych)

WYPOSAŻENIE LOTNICZE

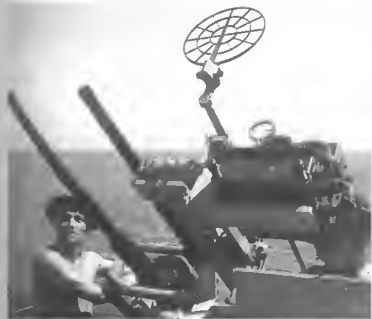
Wszystkie dotychczas opisane elementy, składające się na lotniskowiec, służą głównemu celowi jakim jest bazywanie na okręcie, start i lądowanie różnego rodzaju samolotów oraz przeprowadzanie ich koniecznych przeglądów technicznych i ewentualnych napraw uszkodzeń doznanych podczas zadań bojowych.

Zadania stawiane samolotom bazującym na lotniskowcach można podzielić na następujące grupy:

- ♦ rozpoznanie zarówno bliskiego, jak i dalekiego zasięgu;
- ♦ naloży bombowe na cele morskie, jak i lądowe;
- ♦ naloży przy użyciu torped na okręty i statki nieprzyjacielskie;
- ♦ obrona zespołów własnych okrętów przed atakami samolotów wroga;
- ♦ eskorta i daleka osłona konwojów;
- ♦ funkcje transportowe.

Z powyższego zestawienia wynika, że na lotniskowcach powinny bazować samoloty różnego rodzaju i różnego przeznaczenia.

Dwulufowe działko plot. kal. 20 mm Oerlikon (podstawa Mk V) na pokładzie *Indomitable'a* – przełom lat 1944/45.



Łuty 1943 r. ujście rzeki Clyde – wyładunek z *Illustriousa* amunicji kal. 40 mm do „pom-pomów”. Widać przyhurty dalecownik HACS, a w tle po lewej rufę starego *Argusa*, wtedy okrętu szkoleniowego do lądowań.

Jednym z istotnych zagadnień przy projektowaniu lotniskowców jest przewidywana liczba bazowanych na okręcie samolotów. W przypadku opisanych w niniejszej publikacji lotniskowców „pancernych” typu *Illustrious* liczba stacjonujących samolotów była kompromisem z koniecznością opancerzenia hangaru płytami założonej grubości i odporności, co wpływało w pierwszym rzędzie na ograniczenie powierzchni (objętości) hangarowej.

I tak zaprojektowany w połowie lat trzydziestych XX wieku lotniskowiec *Ark Royal* (wcielenie do służby 16 listopada 1938 r.), o wyporności pełnej 27 720 ts, miał wewnątrz kadłuba dwa hangary; górny o wymiarach 173,0 × 18,3 m i dolny 137,0 × 18,3 m, w których można było pomieścić łącznie do 72 samolotów³³. Na lotniskowcu *Illustrious*, przy wyporności pełnej wynoszącej 29 100 ts, a więc o prawie 5 procent większej od *Ark Royala*, znajdował się jedynie jeden hangar o wymiarach 139,6 × 18,9 m. Stanowiło to zaledwie 46,5 procent powierzchni hangarowej w stosunku do *Ark Royala*. Nic więc dziwnego, że liczba samolotów bazujących na lotniskowcu *Illustrious* wynosiła w momencie wealenia okrętu do służby zaledwie 33-36 maszyn, tym bardziej że filozofią Royal Navy było wprowadzanie maszyn po akcji do hangaru, a nie – tak jak w przypadku US Navy – pozostawianie na pokładzie lotniskowca³⁴.

Hangar podzielony był stalowymi kurtynami przeciwpożarowymi na trzy części. W każdej z nich przewidziano początkowo parkowanie samolotów jednego dywizjonu FAA, liczącego 12 samolotów.

Jak już wcześniej wspomniano hangar był prawie całkowicie wolny od opancerzenia. Jedynymi słabymi elementami były podnośniki samolotów, które nie mogły być – ze względu na masę ewentualnych pokrywających je płyt – opancerzone. W związku z powyższym *Illustrious* został wyposażony w podnośniki o możliwie małych wymiarach, wynoszących 13,7 × 6,7 m, identycznych co do wymiarów z podnośnikami na lotniskowcu *Ark Royal* (tam były jednak trzy), jednakże miały większy udźwieg – wynoszący 6000 kg (na *A. R.* – 5084 kg). Czas podnoszenia samolotu na pokład lotniczy wynosił 30 sekund.

W fazie projektowania lotniskowców typu *Illustrious* przewidywano zainstalowanie na okręcie dwóch katapult lotniczych³⁵, jednakże w roku 1937 Wspólny Komitet Techniczny (marnarki wojennej) i lotnictwa morskiego doszedł do wniosku, że montaż dwóch katapult na pokładzie pogorszy warunki techniczne startów i ostatecznie została

³³ W późniejszym okresie – głównie w związku z nowymi typami samolotów – liczba ich spadła do 60, a nawet 54 – patrz Krzysztof Zalewski, op.cit., t. II, s. 124.

³⁴ Po wprowadzeniu na uzbrojenie nowych typów samolotów (m.in. amerykańskich myśliwców Chance-Vought F4U *Corsair*, ze składanymi do góry skrzydłami) wspomniany system usztywnia maszyn w hangarze, co pozwoliło na zwiększenie ich liczby do 54-60.

³⁵ Wg D. Brown, op.cit., s. 44; ciekawostką jest, że Brytyjczycy nazywali je ówczesnie „accelerators”, a nie „catapults”.



Samolot bombowo-torpedowy Fairey *Swordfish*.

zamontowana po lewej burcie jedna katapulta hydropneumatyczna typu BH-III, umożliwiająca samolotowi o masie 11 000 funtów (ok. 5000 kg) uzyskanie prędkości startowej wynoszącej 60 węzłów (ok. 122 km/h). Miała ona długość 29 m (95 stóp).

W czasie przebudowy w roku 1943 zwiększono moc katapulty by umożliwić start z podaną wyżej prędkością samolotom o masie 14 000 funtów (ok. 6350 kg). Pod koniec 1943 roku zwiększono dopuszczalną masę startującego z katapulty samolotu do 20 000 funtów (ok. 9070 kg)³⁶.

Jako urządzenia hamujące samolot podczas lądowania zastosowano początkowo sześć poprzecznie umieszczonych lin hamujących wraz z hamulcami hydraulicznymi (aerofinishery od 'aerofinishers', zw. też 'arresting cables') oraz dwie bariery bezpieczeństwa ('crash barriers'). W późniejszym okresie dodano jeszcze trzy liny hamujące.

Zapasy paliwa lotniczego – benzyny – na lotniskowcu *Illustrious* wynosiły pierwotnie 230 300 dm³ (litrów), czyli 50 660 galonów ('imperial gallons' po 4,546 dm³) i mieściły się w 20 zbiornikach usytuowanych w osmiu oddzielnych przedziałach na najniższym pokładzie. Dwa z tych pomieszczeń znajdowały się po prawej i lewej burcie między przedziałami silowni i kotłowni (wr. 88-93) i w każdym było po sześć zbiorników cylindrycznych. Cztery dalsze umieszczono między wręgami 70-72 1/2 i zawierały łącznie sześć zbiorników cylindrycznych. Pozostałe dwa „zwykłe” zbiorniki usytuowane były blisko dziobu, pomiędzy przyburtowymi zbiornikami paliwa kotłowego (wr. 46-52). Podobne ilości były na pozostałych okrętach typu.

Żużycie paliwa lotniczego przez samoloty wynosiło w połowie lat trzydziestych

około 30 galonów (136,2 dm³) na godzinę, a wzrost mocy silników w okresie 1939/1940 zwiększył zużycie paliwa o około 27 procent.

Spowodowało to, że ilość znajdującego się na lotniskowcach typu *Illustrious* paliwa lotniczego okazała się niewystarczająca w czasie działań wojennych na Pacyfiku w ostatnim okresie wojny i dlatego musiały one operować w towarzystwie zbiornikowców zaopatrzeniowych, co w konsekwencji ograniczało możliwości operacyjne okrętów tego typu.

Fragment pokładu *Illustrious* z holowanym *Swordfishem*. Niewielki ciągnik akumulatorowy pozyskano w Norfolk Navy Yard. Wzrzuć nadbudówki widoczny wąski wysięgnik, który można było odchylać nad pokład lotniczy.



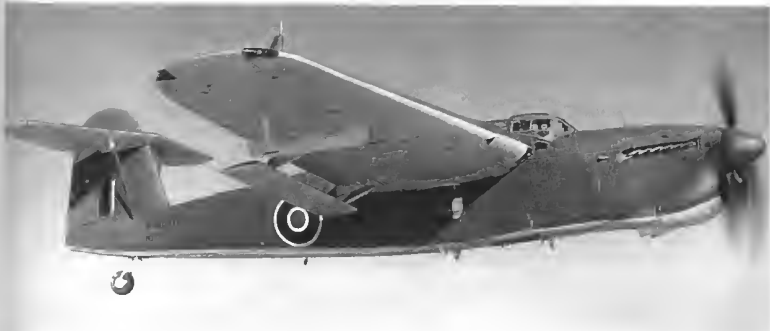
³⁶ Wg D. J. Lyonsa, op.cit., s. 231.

ZAPASY UZBROJENIA LOTNICZEGO

Projektanci lotników-cowców typu *Illustrious* przewidzieli następujące zapasy uzbrojenia dla bazujących na pokładzie samolotów:

- ♦ 250 bomb o masie (wagomiarze) 500 funtów (226,75 kg);
- ♦ 216 bomb o masie 250 funtów (113,37 kg);
- ♦ 432 bomby o masie 100 funtów (45,35 kg);
- ♦ 576 bomb o masie 20 funtów (9,1 kg);
- ♦ 4000 bomb o masie 8,5 funta (3,85 kg);
- ♦ 54 torpedy lotnicze o kal. 450 mm (nominalnie 18 cali, tr. warto podać, że w 1945 r. było etatowo 30 amerykańskich torped lotniczych kal. 569 mm, czyli 22,4 cala).

Oprócz tego w roku 1940 dodano 72 bomby głębinowe przeznaczone do okrętów podwodnych oraz 24 miny lotnicze. Przewidziano również znaczne zapasy amunicji do karabinów maszynowych kal. 12,7 i 7,7 mm.



Samolot Fairey Barracuda. Ten egzemplarz – w wersji Mk II – został wyprodukowany przez zakłady Blackburn.

Magazyny bomb i torped oraz amunicji pokładowej lotniczej rozmieszczone były następująco:

- ♦ Magazyny bomb lotniczych znajdowały się na pokładzie dolnym w rejonie między węgami 61 i 73, nad magazynami amunicji zespolonej (scalonej) do armat uniwersalnych kal. 114 mm. Składały się one z pięciu pomieszczeń, a przez środkowy przebiegał szyb windy bomb, umieszczony w płaszczyźnie symetrii okrętu. Na pokładzie górnym (przypominamy – był on tuż pod pokładem bangarowym) bomby transportowano poziomo do drugiej windy, którą podawane były do komoty w nadbudówce na poziomie pokładu lotniczego, a następnie rozłożone wórkami ręcznymi i podwieszane pod samoloty.
- ♦ Magazyny torped znajdowały się na pokładzie górnym w rejonie węgów 88-97. Obejmował on trzy pomieszczenia: jedno, największe, to magazyn torped z mechanizmem napędu i zapasem używanego czynnika napędowego, drugie – to magazyn głowic bojowych torped, wreszcie trzecie – to szyb windy torped wiodący na pokład lotniczy po lewej burcie, w rejonie węgów 92-97.
- ♦ Amunicja do broni pokładowej samolotów znajdowała się w magazynach amunicji do „pom-pomów”.

ZAŁOGA

Lotników-cowców należały i wciąż należą do największych pod względem wymiarów okrętów wojennych. Przykładowo lotnikowie typu *Illustrious* miały wymiary 225,5 (*Victorious* – 227 m) × 29,2 × 8,8 m, podczas gdy najpotężniejsze wtedy brytyjskie okręty liniowe typu *King*

George V – 227 × 31,46 × 10,4 m. Jednakże – mimo tak znacznych rozmiarów – dość trudno było wygospodarować pomieszczenia mieszkalne dla bardzo licznej załogi, której przykładowy stan na *Illustriousie* pokazuje poniższa tabela¹⁷.

Zgodnie z wielowiekową tradycją Royal Navy, sięgającą floty żaglowej, pomieszczenia oficerskie, a w szczególności dowódcy znajdowały się na rufie okrętu. Tak zaplanowano również i na lotnikowcach typu *Illustrious*.

Ponieważ przewidziano, że lotnikowiec może być jednostką flagową zespołu okrętów, zaprojektowano pomieszczenia admirałskie. Znajdowały się one na pokładzie galerii dolnej („lower gallery deck”), czyli jeden pokład wyżej nad poziomem pokładu bangarowego. Na pokładzie tym dowodzący zespołem admirał miał do swojej dyspozycji szereg pomieszczeń na samej rufie, takich jak kabina sypialna, łazien-

ka, ubikacja, obszerny pokój dzienny – salon admirałski, kabina zapasowa (prawdopodobnie dla gościa) oraz jadalnia admirałska. Obok znajdowała się pentra, połączona ręczną windą ze znajdującymi się o pokład wyżej (pokład galerii górnej – „upper gallery deck”) dwoma pomieszczeniami oddzielnej kuchni admirałskiej. Oprócz tego na pokładzie dolnym znajdowało się obszarne – jak na warunki okrętowe – pomieszczenie, określone jako magazyn admirałski („admiral's store”).

Dodatkowo w nadbudówce na poziomie pokładu lotniczego usytuowanoorską kabinę admirałską z łazienką i ubikacją, a w dziobowej części nadbudówki mieścił się trzy pokłady wyżej osłony mostek admirałski z dwoma skrzyłami po obu stronach.

Dowodzący okrętu miał również wygodne i dość obszerne pomieszczenia mieszkalne, jak również kabinęorską w nadbudówce – o

Rok	Liczba samolotów	Łączny stan załogi	W tym personel FAA
1936 (plan)	36	1256	425
1936 (ustalenie)	36	1256	425
1937 (ustalenie)	36	1274	b.d.
1940	33	1229	b.d.
1941 (po przebudowie)	b.d.	1326	500
1943 (po kolejnej przebudowie)	46	1831	b.d.
1944 (w BPF)	57	1997	b.d.

¹⁷ Wg D. J. I. vana, op.cit., s. 233.



Samoloty Corsair w hangarze *Illustrious* ze złożonymi w górę skrzydłami.

piętro wyżej niż szelbet, z sąsiadującą z morską kabiną szefa lotów, czyli dowódcy lotnictwa pokładowego okrętu.

Na lotniskowcu znajdowało się sto kilkadziesiąt kabin oficerskich, w tym jednoosobowe kabiny dla szefów działów lotniskowca, kapelana okrętnego oraz dowódców dywizjonów lotniczych. Te pomieszczenia usytuowane były na pokładach głównym i górnym.

Podoficerowie i starsi podoficerowie, łącznie w liczbie około 50, musieli zadowolić się pomieszczeniami ogólnymi w części dziobowej na pokładzie galerii górnej, natomiast szeregowi marynarze mieli do swojej dyspozycji szereg dość oshzernych mies. w których na czas snu zawieszano hamaki. Pomieszczenia te znajdowały się głównie po obu burtach na pokładzie hangarowym, poza („przed”) pancierzami bocznymi hangatu.

Na pokładzie galerii dolnej w części dziobowej, po lewej burcie, znajdowały się gabinety lekarskie, izba chorych i sala operacyjna, po prawej zaś pomieszczenia kuchenne.

Nie zapomniano również o potrzebach duchowych załogi ani o możliwości rozrywek. Na pokładzie górnym po lewej burcie (nr. 101-107) znajdowała się dość obszerna kaplica, a na pokładzie galerii górnej w części dziobowej (nr. 0-5) biblioteka i czytelnia, zaś jeszcze bardziej w stronę dzioba sala gimnastyczna. Filmy były wyświetlane w szybkie rufowego podnośnika samolotów.

* * *

Po kompletnej przebudowie i modernizacji lotniskowca *Victorious*, dokonanej w latach 1950-1958, w tym ostatnim roku na okręcie oktesowo znajdowało się aż 2200 członków załogi. Przekraczało to o 85 procent stan z okresu projektowania. Warto wspomnieć, że hamaki zostały zastąpione przez koje, nastąpiło też przejście z tradycyjnego w Royal Navy systemu miesowego na kafeteryjny, stosowany wcześniej przez U.S. Navy.

HMS *Indomitable* – okręt tzw. drugiej grupy lotniskowców typu *Illustrious*

Pierwszy z lotniskowców typu *Illustrious* został przekazany do służby 25 maja 1940 roku, drugim z kolei był *Formidable*, ukończony i przekazany do służby 24 listopada 1940, wreszcie trzecim został *Victorious*, na którym – co prawda – stępkę położono w drugiej kolejności,

jednakże już w trakcie budowy na pochylni wystąpiły pewne kłopoty natury technicznej. Opóźniło to proces produkcji i po zwodowaniu w połowie pierwszego miesiąca wojny, 14 września 1939 roku, pociągnęło za sobą dalsze opóźnienia, tak że okręt został przekazany do służby dopiero 15 maja 1941.

Zwany lotniskowcem z opisywanej serii, HMS *Indomitable*, zwodowano dopiero 26 marca 1940 roku. Głównym powodem tak znacznego opóźnienia było niedostarczenie zamówionych w Czechosłowacji płyt pancernych ochrony hangaru.

W trakcie budowy *Indomitable'a* Admirałcja doszła do wniosku, że liczba samolotów bazujących na pierwszych trzech lotniskowcach typu *Illustrious* (33-36) jest niewystarczająca w stosunku do przewidywanych zadań operacyjnych. W związku z tym zatwierdono się do Departamentu Konstrukcji Okrętów z poleceniem takiego przekonstruowania lotniskowca *Indomitable*, aby można było pomieścić w jego wnętrzu łącznie 48 używanych wówczas przez brytyjskie lotnictwo morskie samolotów pokładowych.

Sposób na osiągnięcie wyznaczonego celu był tylko jeden. Należało znieść w kadłubie dodatkowy hangar na 15 samolotów. Nie było to zadanie proste, bowiem montaż kadłuba *Indomitable'a* został już zakończony.

Dodanie drugiego hangaru możliwe było przez umieszczenie go w systemie płytowym, powyżej hangatu istniejącego w pierwotnych planach, który został skrócony o połowę. Wszystko to wiązało się z koniecznością przeprojektowania, przekonstruowania i przeniesienia całego szeregu pomieszczeń, które w poprzedniej wersji znajdowały się w miejscu, gdzie miał znajdować się dodatkowy hangar. Należało zlikwidować znaczną część rufowych kabin oficerskich na pokładach górnym („upper deck”) i głównym („main deck”) oraz np. kaplicę i przenieść je do innych rejonów okrętu.

Aby zmieścić w zbudowanym kadłubie likwidowane pomieszczenia zaprojektowano dodanie dodatkowego pokładu („extra gallery deck”).

Ostatecznie *Indomitable* otrzymał dwa hangary. Górny miał wymiary 139,6 × 18,9 m, natomiast dolny 51,2 × 18,9 m. W górnym hangarze zastosowano mniejszą wysokość 4,3 m, natomiast w dolnym zachowano 4,9 m wysokości¹⁸.

¹⁸ Ibid. s. 56; N. Friedman, op.cit. s. 139.



Znana fotografia *Indomitable*'a z zaparkowanymi na pokładzie dwupłatowymi *Albacorami*. Przed pomostem, na zaburtowym wysięgniku stoi *Seafire*. W czasie projektowania pierwszych okrętów typu *Illustrious* nie planowano, aby samoloty parkowały na ich pokładach lotniczych.

Hangar górny był obsługiwany przez dwa podnośniki samolotów – dźwobowy, który pozerzano w stosunku do *Illustrissa* do 10 m (poprzecznie 13,7 × 6,7 m) oraz ruflowy, którego wymiary pozostały niezmiennione. Samoloty bazujące w hangarze dolnym były transportowane jedynie podnośnikiem ruflowym.

Tak znaczne przeprojektowanie lotniskowca zmusiło konstruktorów do zmniejszenia mas, aby utrzymać wymagane zanurzenie i odpowiednią stateczność okrętu. Trzeba przy tym wziąć pod uwagę fakt, że oprócz zwiększenia liczby samolotów należało również powiększyć zapasy paliwa lotniczego oraz bomb, torped i amunicji do działek pokładowych samolotów, nie mówiąc już o dalszym wzroście załogi – ludziach obsługi lotniczej i personelu latającego czy wreszcie personelu kuchni.

I tak ilość paliwa lotniczego została zwiększona o 113 020 dm³ i wynosiła 342 770 dm³. Takie zwiększenie objętości benzyny zmusiło do zmniejszenia zapasu paliwa kotłowego (olejowego) o 300 ts, do 4500 ts.

Zapasy bomb i torped na lotniskowcu *Indomitable* wynosił jak niżej:

- ♦ bomby 500-funtowe (226,75 kg, przeciwpancerne) – 120;
- ♦ bomby 250-funtowe (113,375 kg) – 650;
- ♦ bomby 250-funtowe (przeciwpancerne) – 240;
- ♦ bomby 100-funtowe (45,35 kg) – 500;
- ♦ bomby 20-funtowe (9,07 kg) – 600;

- ♦ bomby 11,5-funtowe (5,22 kg) – 3000;
- ♦ torpedy lotnicze – 63.

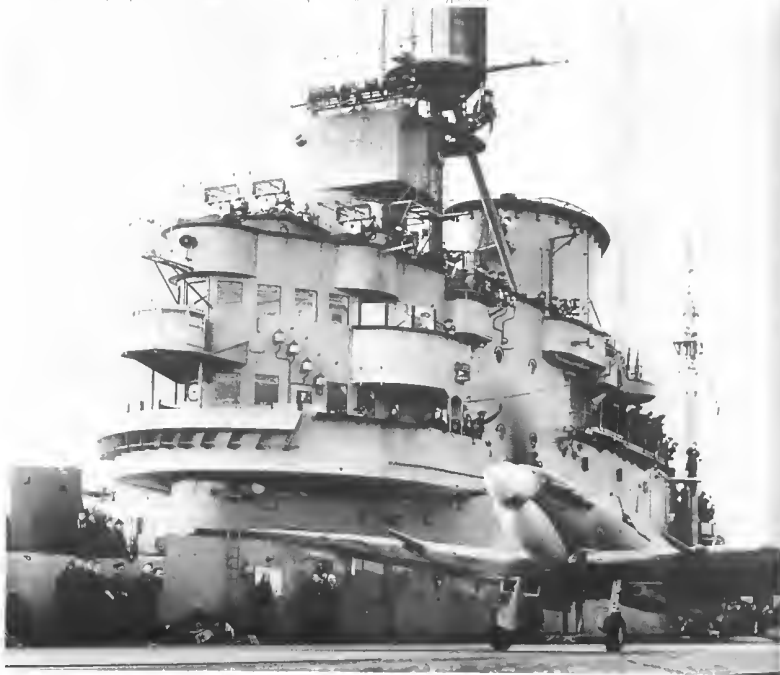
Bardzo istotną – niestety konieczną z podanych wyżej powodów – zmianą było znaczne zmniejszenie grubości opancerzenia bocznej hangaru. I tak boczne ściany pancerne hangaru górnego (na okrętach pierwszej trójki ściany boczne hangaru miały grubość 114 mm), pokryto płytami o grubości zaledwie 38 mm. Zmiana ta prawie w całości zrekompensowała wymieniony wyżej przyrost masy *Indomitable'a* i można było jeszcze dodatkowo przedłużyć o 4,3 m opancerzenie pokładu lotniczego, którego grubość pozostała bez zmiany i wynosiła 76 mm.

Długość całkowita *Indomitable'a* wynosiła 227 m i była większa od *Illustrissa* o 1,5 m, a wyporność pełna – 29 700 ts, czyli wzrosła o 600 ts (2 procent) w stosunku do pierwszego lotniskowca serii.

Trójwałowa instalacja napędowa *Indomitable'a* pozostała taka sama jak na *Illustrissie* i przy mocy całkowitej wynoszącej 111 000 KM osiągnięto – przy wyporności pełnej – prędkość 30 węzłów.

Po ukończeniu budowy okazało się, że oba hangary lotniskowca zdolne były pomieścić łącznie 45 samolotów, czyli o trzy mniej niż planowano. Ale *Indomitable* mógł dodatkowo zaparkować na stałe na pokładzie lotniczym 20 samolotów (co pierwotnie nie było brytyjskim standardem). Pod koniec wojny, gdy wprowadzono nowe typy samolotów pokładowych (np. amerykańskie *Corsairy* ze składanymi w górę skrzydłami), na *Indomitable'u* można było pomieścić łącznie aż 73 sa-

Sealire Mk II startuje z pokładu *Indomitable'a*. Na froncie pomostu „latarnia” radaru typu 271.





Indomitable bliżej końca wojny z tuzinem Avengersów na pokładzie.

moloty (przykładowo 22 samoloty F4U *Corsair* w wyższym hangarze dolnym i 33 samoloty Grumman F6F *Hellcat* oraz 18 typu TBF/TBM *Avenge* w niższym hangarze górnym).

Uzbrojenie lotniskowca *Indomitable* było pierwotnie identyczne jak dla trzech pierwszych okrętów omawianego typu.

Przekonstruowanie lotniskowca spowodowało, głównie dzięki dodaniu jednego pokładu, powiększenie możliwości zaokręgowania załogi. I tak w roku 1938 przewidywano, że na lotniskowcu mogą załogi wynieść 136 oficerów i 1256 marynarzy oraz podoficerów, w tym 94 oficerów i 433 marynarzy oraz podoficerów obsługi lotniczej, natomiast w październiku 1941 roku (po wcieleniu okrętu do służby

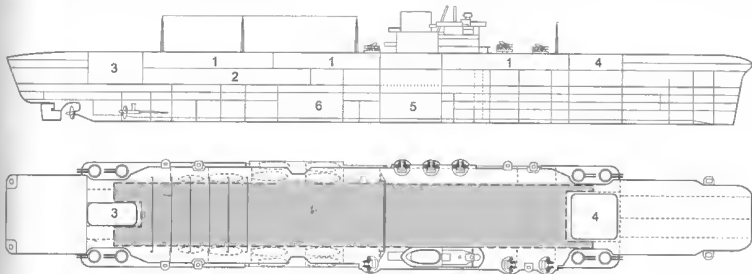
10 tm.) załoga liczyła 142 + 1450 osób. W następnych latach liczba załogi zwiększała się aż do 215 + 1731, czyli łącznie 1946 ludzi w czasie zakończenia wojny³⁹.

Lotniskowce tzw. trzeciej grupy typu *Illustrious*

W trakcie budowy lotniskowca *Indomitable* Admiralicja zdecydowała się na kolejną modyfikację wymagań technicznych w odniesieniu do dwóch ostatnich okrętów opisywanej serii. Wymagania te dotyczyły piątego i szóstego lotniskowca o nazwach odpowiednio – HMS *Implacable* oraz HMS *Indefatigable*.

³⁹ K. Zalewski, op.cit., s. 139.

Lotniskowiec *Indomitable*, jedyny przedstawiciel drugiej grupy typu *Illustrious*: 1 – hangar górny, 2 – hangar dolny, 3 – przedział rufowego podnośnika samolotów, 4 – przedział dziobowego podnośnika samolotów, 5 – kotłownia, 6 – siłownia.





Indomitable w 1953 r. w La Valetta na Malcie. Dłocelownik HACS przeniesiony z dachu pomostu przed nadbudówką, widoczne też charakterystyczne tył dla tego okrętu otwory w kadłubie pod pomostem.

Co prawda stępki pod wymienione wyżej okręty zostały położone w stocznich Fairfielda (*Implacable*) w Govan nad ujściem rzeki Clyde⁴⁰ 21 lutego 1939 roku oraz Johna Browna (*Indefatigable*) w pobliskim Clydebank 3 listopada 1939, jednakże prace montażowe posrebowowały bardzo wolno, głównie z powodu ograniczeń materiałowych, jak też z gwałtownej potrzeby budowy dużej liczby jednostek służących do zwalczania okrętów podwodnych, takich jak korwety, fregaty i niszczyciele eskortowe. Należy pamiętać, że w tamtym okresie, w latach 1940-1942, trwała bardzo ciężka i długotrwała Bitwa o Atlantyk, od wyniku której mogło zależeć „być albo nie być” Wielkiej Brytanii.

Wymagania, jakie miały być spełnione na budowanych lotniskowcach *Implacable* i *Indefatigable* przedstawiały się następująco:

- ♦ pokład lotniczy miał być wytrzymały na uderzenie bombą przeciwpancerzą o masie 500 funtów (ok. 227 kg), zrzuconej przez bombowice nurkujący z wysokości 3000 stóp (914 m);
- ♦ liczba hangarów samolotów powinna zostać zwiększona do 54 maszyn ze składanymi skrzydłami, co wiązało się z oczywistym sposobem z koniecznością zwiększenia na lotniskowcu personelu lotniczego;

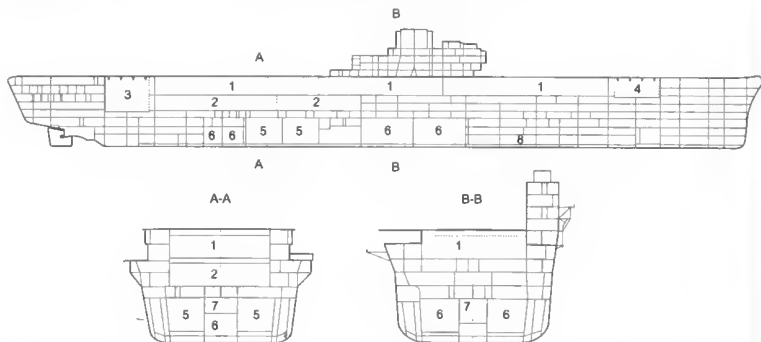
- ♦ żądany wzrost liczby samolotów pociągnął za sobą wymóg znacznego zwiększenia na okręcie zapasów paliwa lotniczego (benzynę);
- ♦ zwiększenie pojemności magazynów bomb, torped i amunicji dla działek załadowanych w samolotach;
- ♦ zwiększenie wymiarów dziobowego podnośnika samolotów do 45 × 33 stopy (13,72 × 10,05 m, tak jak na poprzedzającym je lotniskowcu *Indomitable*);
- ♦ zwiększenie szerokości pokładu lotniczego o 3,05 m (10 stóp);
- ♦ zwiększenie wysokości hangarów o 152 mm (6 cali)⁴¹.

Dodatkowym wymaganiem postawionym przed projektantami pod koniec 1941 roku przez Admiralicję było zwiększenie maksymalnej prędkości lotniskowców aż do 35 (!) węzłów. Uważano też, że konieczna jest instalacja pewnej liczby zespołów prądotwórczych z napędem silnikami wysokoprężnymi (dieslami), jako zapewniającymi dostarczanie energii elektrycznej w przypadku awarii kotłowni i niedoboru gładz braku pary (była to nauka wyciągnięta z niepotrzebnej utraty pod Gibraltarzem lotniskowca *Ark Royal*).

Aby spełnić stawiane wymagania, przy jednoczesnym zachowaniu wyporności standardowej w granicach 23 000 ts (choć z chwilą

⁴⁰ Dłół jest to stocznia Kvaerner, a miasto Govan zostało wchłonięte przez rozrastające się Glasgow.

⁴¹ N. Friedman, op.cit., s. 144.



Lotniskowiec *Implacable*: 1 – hangar górny, 2 – hangar dolny, 3 – rurowy podnośnik samolotów, 4 – dziobowy podnośnik samolotów, 5 – silownie turbinowe (cztery, parami równoległe), 6 – kotłownie (cztery, parami równoległe), 7 – pomieszczenia mechanizmów pomocniczych, 8 – zbiorniki paliwa lotniczego.

wybuchu wojny ograniczenia traktatowe wygasły) ze względu na inne rozplanowanie kotłowni i ślowni, zwiększona została o 8,1 m długość całkowita kadłuba lotniskowców trzeciej serii w stosunku do długości *Illustrousa*. Wyniosła ona 233,6 m przy zachowaniu poprzedniej szerokości kadłuba i tylko nieznacznie zwiększyło się zanurzenie, do 8,9 m.

Pokład lotniczy został wydłużony do 231,6 m i poszerzony do 31,08 m, natomiast hangary miały następujące wymiary:

♦ hangar górny – 139,0 × 18,9 × 4,27 m;

♦ hangar dolny – 63,4 × 19,9 × 4,27 m.

Oba okręty miały następujące opancerzenie:

HMS Implacable:

♦ pokład lotniczy – 76 mm;

♦ dolny pokład hangarowy (poza obrysem hangaru) – 51 mm;

♦ pas burtowy śródkręcia – 114 mm;

♦ ściany boczne hangarów – 51-76 mm;

♦ ściany boczne magazynów amunicyjnych – 114 mm;

♦ pokład nad magazynami amunicyjnymi – 76 mm.

HMS Indefatigable:

♦ pokład lotniczy – 76 mm;

♦ dolny pokład hangarowy (poza obrysem hangaru) – 63,5 mm;

♦ pas burtowy śródkręcia – 114 mm;

♦ ściany boczne hangarów – 50 mm;

♦ ściany boczne magazynów amunicyjnych – 114 mm;

♦ pokład nad magazynami amunicyjnymi – 76 mm⁴².

Masa całości opancerzenia wynosiła w przypadku tego pierwszego okrętu 3645 ts, podczas gdy na *Illustrousie* wartość ta wynosiła 4941 ts.

Badzo istotną zmianą na obu lotniskowcach trzeciej grupy w stosunku do czterech poprzednich okrętów serii było dodanie czwartego zespołu turbiniowego. Był to, tak jak i pozostałe, zespół turbinowy Parsonsa o mocy 37 000 KM przy 230 obrotach śruby na minutę, z jednostopniową zębatą przekładnią redukcyjną.

Zwiększono tym samym łączną moc instalacji napędowej do 148 000 KM (4 × 37 000 KM), spodziewając się, że uzyska się w ten



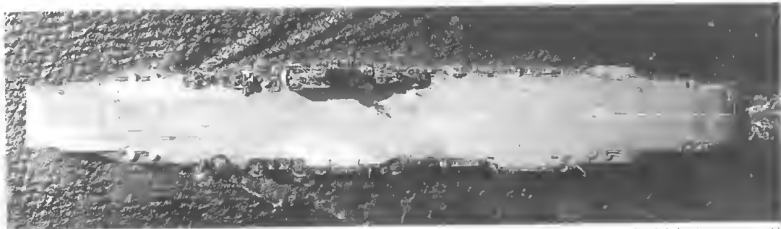
Śmigłowiec Westland Dragonfly (oparty na Sikorsky S-51) nad *Illustrousem*, noszącym w 1953 r. litery „Y” namalowane na krawcach pokładu lotniczego.

sposób wymaganą prędkość. Wraz z instalacją czwartego zespołu turbiniowego miało być dodane dwa kotły parowe o takich samych parametrach roboczych i charakterystyce jak na czterech poprzednich okrętach.

⁴² D. Hobbs, op.cit., s. 116 i 119.

Indomitable w Rosyth w 1944 r. przed wyjściem na Daleki Wschód. W tle krążownik lekki *Emerald* i jeden z pancerników typu „R”. Widać, że dziobowy podnośnik lotniczy jest szerszy niż na okrętach pierwszej trójki.





Implacable w widoku z góry. Widać nieregularny kształt pokładu lotniczego spowodowany istnieniem wież armat uniwersalnych kal. 114 mm, stanowisk „pom-pomów” (trzy z nich są po lewej burcie, trzy w rejonie nadbudówki wyspowej), dalcelowników itd. Dziobowy podnośnik lotniczy jest szerszy.

Osiem kotłów parowych umieszczono w czterech oddzielnych kotłowniach. Podobnie usytuowano cztery zespoły turbinowe. Cztery wykonane z brązu manganowego śruby trójkrzydłowe o średnicy 4,57 m (15 stóp) i skoku 5,33 m umieszczono po dwie, symetrycznie po obu stronach steru zawieszono w płaszczyźnie symetrii okrętu.

Zrezygnowano również z jednego turbinowego zespołu prądotwórczego, zastępując go dwoma zespołami napędzanymi przez silniki wysokoprężne (diesle).

Podczas prób zdawczo-odbiorczych okazało się, że zainstalowana na lotniskowcach moc pozwala na osiągnięcie jedynie prędkości 32,3 węzła, co było niższe od zakładanej aż o 2,7 węzła!

Zapas paliwa kotłowego wynosił dla *Implacable'a* 4690 ts, co przy prędkości ekonomicznej równej 14 węzłów dawało mu zasięg pływania 11 300 mil morskich i 6720 mil przy 20 węzłach. *Indefatigable* mógł zabierać dodatkowo 120 ts paliwa, a jego zasięg był nieznacznie większy.

Przy zwiększonej liczbie samolotów do 54, czyli o przeszło 60 procent w stosunku do prototypowego *Illustrions* (przy wcieleniu do służby) zapasy paliwa lotniczego wzrosły o przeszło 86 procent, jed-

nakże przy dalszym zwiększaniu liczby bazowanych samolotów do 81 w roku 1945 taka ilość paliwa okazała się niewystarczająca.

W czasie projektowania lotniskowców trzeciej grupy typu *Illustrions* przewidziano obsadę okrętów złożoną z 1390 oficerów, podoficerów i marynarzy, w tym 550 osób liczył personel lotniczy (piloci, nawigatorzy, mechanicy oraz obsługa pokładowa). Po wcieleniu do służby, wskutek wprowadzenia nowych urządzeń, takich jak na przykład nowocześniejsze typy radarów i systemy kierowania ogniem, jak też wskutek zwiększenia liczby hangarowanych na lotniskowcach samolotów, stan załogi zwiększał się aż do 180 oficerów i 1745 marynarzy oraz podoficerów⁴¹.

Artyleryjskie uzbrojenie przeciwlotnicze było generalnie podobne jak na lotniskowcach pierwszej grupy, jednak w czasie trwania działań następowały uzupełnienia.

Koszt lotniskowców trzeciej grupy wynosił aż 5 400 000 funtów szterlingów za każdy z obu okrętów. Liczono go jednak z uzbrojeniem artyleryjskim, samolotami itd.

⁴¹ D. K. Brown, *The design...* s. 61.

Wrzesień 1950 r. – *Indefatigable* ze zdjętymi „pom-pomami”.





Łato 1942 r. – *Illustrious* podczas ćwiczeń na Oceanie Indyjskim. Widok z pancernika typu "R" lub *Warspite'a*.

PRZEBIEG SŁUŻBY

Lotniskowce typu *Illustrious*, zwane potocznie lotniskowcami „pancernymi”, miały podczas II wojny światowej bardzo długą i szczytującą karierę bojową. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że wszystkie przetrwały rok 1945, żaden nie zatonął mimo doznawanych nieraz bardzo poważnych uszkodzeń, a cała szóstka po wycofaniu ze służby w Royal Navy zakończyła swoje istnienie w stoczniach złomowych, w latach od 1953 aż do lipca 1969 roku (*Victorious*, który służył brytyjskiej marynarce wojennej przeszło 28 lat!).

Z wyjątkiem późno zbudowanych okrętów trzeciej grupy (*Indefatigable* i *Implacable*), których udział w operacjach wojennych trwał nieco powyżej roku, lotniskowce typu *Illustrious* uczestniczyły w wielu ważnych i znaczących operacjach II wojny światowej, zarówno czysto morskich jak i desantowych, na wszystkich oceanach świata, od Atlantyku, poprzez Ocean Indyjski, aż po Pacyfik.

Przedstawienia przebiegu służby opisujących tu lotniskowców „pancernych” można dokonać na jeden z dwóch sposobów: chronologicznie, wspólnie dzieje wszystkich sześciu okrętów lub chronologicznie, jednakże oddzielnie dla każdego okrętu.

W niniejszej publikacji przyjęto ten drugi sposób. W przypadkach, kiedy w jakiejś operacji brał udział więcej niż jeden lotniskowiec typu *Illustrious*, dla jasności opisu prowadzonych równocześnie i równoległe akcji podano przebieg działań (doryczy to przykładowo operacji „Ironclad” – desantu na Madagaskar, operacji „Iceberg” – desantu na Okinawę, itp.). Za podstawę ustalenia kolejności przyjęto daty wejścia do służby w Royal Navy.

HMS *Illustrious*

Stępkę pod lotniskowiec *Illustrious* położono 27 kwietnia 1937 roku na pochylni stoczni koncernu Vickers-Armstrong w Barrow-in-Furness, miejscowości w Anglii położonej nad Morzem Irlandzkim, na wysokości wyspy Man. Historycznie była to macierzysta stocznia Vickersa.

Kontrakt podpisany przez Admiralicję z ww. koncernem, powstałym w toku 1928 z połączenia konkurujących dotąd ze sobą koncernów Vickers i Armstronga (ten ostatni miał spore kłopoty ekonomiczne w latach 20.), doryczył budowę dwóch identycznych lotniskowców. Termin ukończenia budowy do momentu przekazania do służby wynosił 36 miesięcy, czyli do kwietnia 1940 roku. Całkowity koszt budowy ustalono na 2 395 000 funtów szterlingów za jeden okręt, co na owe czasy było bardzo poważną kwotą. Kadłub miał kosztować 1 690 000 funtów, a wszystkie mechanizmy (w tym produkowane również w Barrow kotły parowe i turbiny, te ostatnie na licencji zakładów Parsons Marine Steam Company z Wallsend-on-Tyne) 705 000 funtów.

Budowa na pochylni w Barrow-in-Furness trwała niecałe dwa lata i 5 kwietnia 1939 nastąpiło uroczyste wodowanie lotniskowca *Illustrious*, pierwszego z serii. Matką chrzestną została Lady Henderson, żona hylego już wtedy Trzeciego Lorda Admiralicji, który był jednocześnie Głównym Inspektorem Marynarki Wojennej, adm. R. G. H. Hendersona, inicjatora budowy lotniskowców „pancernych”⁴⁴.

Wyowiedzenie wojny Niemcom 3 września 1939 roku nie spowodowało większych zakłóceń w pracach wyposażeniowych lotniskowca noszącego numer stocznioy 732, który – dla utrzymania tajemnicy wojkowej – otrzymał oznaczenie kodowe J.3986 – oficjalny numer budowy Admiralicji („Admiralty Job Number”). Zgodnie z zawartym kontraktem, 20 kwietnia 1940 roku, a więc formalnie o siedem dni wcześniej niż ustalono przed rozpoczęciem budowy, *Illustrious* wyszedł po raz pierwszy w morze – na próby zdawcze-odbiłowe.

Podczas opiszczania stocznii zdarzył się przykry wypadek, a mianowicie przez lotniskowiec został staranowany holownik *Poolgarth* (farmator Rea Towing Co. z Liverpoolu), który wskutek tego zatonął. Należy sądzić, że wśród marynarzy (a ci jak wiadomo holdują wielu przesądom)

⁴⁴ Chory z przepracowania Henderson zrezygnował ze stanowiska w marcu 1939 r. i zmarł 2 maja. Wcześniej – w szczytni tu – dostał stopień „pełnego” admirała

inydeni ten wzbudził złe przewidywania, które – na szczęście – nie sprawdziły się w przyszłości.

W dniu 25 maja 1940 roku *Illustrious* został oficjalnie przekazany do służby w Royal Navy. Pierwszym dowódcą (od stycznia 1940 r., czyli już w fazie prac wykonawczych) został kmr Denis William Boyd. Załoga okrętu liczyła w tym czasie łącznie 1229 osób.

Po wcieleniu przyjęto na lotniskowiec dwa dywizjony samolotów. Były to – dywizjon 806, na króć składający się 15 samolotów myśliwskich Fairey *Fulmar* oraz dywizjony 815 i 819 – łącznie 18 samolotów torpedowo-bombowych Fairey *Swordfish*. W dniu 30 maja *Illustrious* popłynął do jednej ze stocznicy trefki Clyde w celu zamontowania instalacji ochronnej przeciwko minom magnetycznym, tzw. degaussingui.

Początkowo planowano wykorzystanie lotniskowca na Atlantyku w rejonie Dakaru i przeprowadzenie na tamtych akwenach, na razie wolnych od groźby U-bootów, koniecznych ćwiczeń koordynacyjnych. Jednakże kapitulacja Francji (z formalnego punktu widzenia – zawieszenie broni) oraz postawa rządu Vichy (marsz. Philippe Pétain, Pierre Laval i adm. François Darlan) spowodowała, że *Illustrious* miał się w tym celu w rejon Bermudów. W czasie przejścia przez Atlantyk okręt dostał się w obszar bardzo silnego sztormu, co spowodowało uszkodze-



Fulmary przygotowywane do startu z mokrego pokładu *Illustriousa*. Widoczne pochyłone do poziomu maszty do rozpinnia anten radiowych oraz jeden z luków bombowych.

nia na pokładzie lotniskowca. Prawdopodobnie wydarzenie to spowodowało powstanie wśród części załogi przekonania o cięższym nad okrętem pechu.

28 czerwca *Illustrious* powrócił z Bermudów i wszedł na 10 dni do stoczni John Brown w Clydebank, gdzie usunięto szkody sztormowe oraz zmieniono prowadzenie kabli demagnetyzacyjnych i zewnętrznych na zamontowane wewnętrznie kadłuba.

W sierpniu skierowano go na Morze Śródziemne jako okręt flagowy kontradm. Arthura Lumleya Lyster, dowodzącego zespołem lotniskowców Floty Śródziemnomorskiej (*Illustrious* i *Eagle*, aż do Cieśniny Sycylijskiej były eskortowane przez Zespół „H”). W tym czasie – wskutek przystąpienia Włoch do wojny oraz upadku Francji w kilkanaście dni później (10 i 22 czerwca) – brytyjska Mediterranean Fleet znalazła się w trudnym położeniu i jej głównym zadaniem było zapewnienie ochrony konwojów zaopatrujących Maltę.

W dniu 2 września 1940 roku nastąpiła pierwsza walka samolotów *Illustriousa* z lotnictwem włoskim. Ze spotkania zwycięsko wyszły

brytyjskie myśliwce *Fulmar*, zestrzelując trzy samoloty włoskie bez strat własnych. Równocześnie *Swordfish* dywizjonu 819 skutecznie zbombardowały cele naziemne na wyspie Rodos, głównej wyspie archipelagu Dodekanezu (we władaniu Włochów od 1912 r., dziś tożsamy z greckimi Sporadami Pół., którego stanowił większą część). W dwa tygodnie później dziewięć samolotów dywizjonu 815 zaropilo w libijskim porcie Benghazi włoski niszczyciel *Borra* (1090 ts, 4 x 120 mm) oraz dwa statki handlowe – *Gloria Stella* (5490 BRT) i *Maria Kngania* (4702 BRT), natomiast samoloty dywizjonu 819 postawiły tym rejonie zagrodę minową, na której zatonił niszczyciel *Aquilone* (dane jak *Borra*) i dwa małe statki handlowe *Intrepid* i *Vezre* (łącznie 1700 BRT), a trzeci – nowoczesny motorowiec – został uszkodzony.

ATAK NA TARENT

Sytuacja sił brytyjskich w rejonie Morza Śródziemnego jesienią 1940 roku przedstawiała się zdecydowanie źle. Główną groźbę stanowiły włoskie okręty liniowe stacjonujące w silnie broniłonej i niezbyt oddalonej od Maltę morskiej bazie w Tarentcie, u nasady obcasu „włoskiego bota”.

Wypad silnego zespołu z Tarentu mógł całkowicie zniszczyć każdy brytyjski konwój z zaopatrzeniem dla bardzo ważnej strategicznie wy-

spy, jaką była Malta, leżąca mniej więcej w połowie szlaku morskiego łączącego Gibraltar z Aleksandrią i Kanalem Sueskim.

W tej sytuacji Mediterranean Fleet rozpoczęła przygotowania do mocno ryzykownego, ale bardzo śmiałego ataku lotniczego na bazę w Tarentcie, który – w razie powodzenia – mógł przynieść radykalną zmianę sytuacji strategicznej w rejonie Morza Śródziemnego.

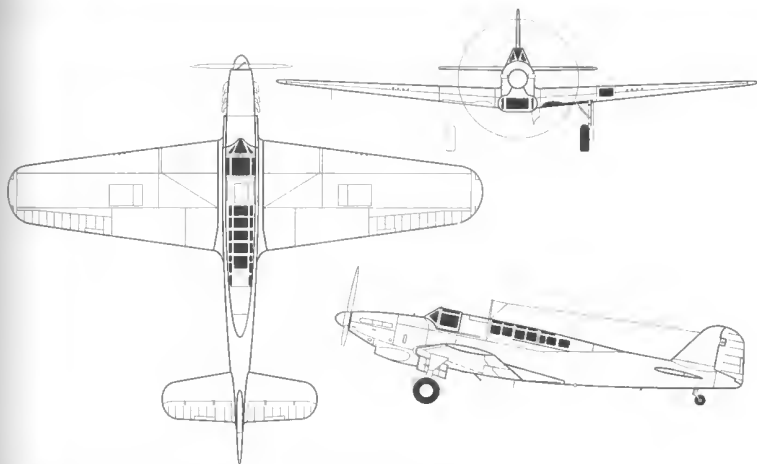
Plan ataku lotnictwa pokładowego na silnie bronioną bazę marynarki wojennej powstał... na pięć lat przed listopadową nocą 1940 roku. Wstępna koncepcja została opracowana już w roku 1935, kiedy Mussolini „wystartował” z planami stworzenia kolonialnego faszystowskiego mocarstwa, kiedy zakończyły się włoskie działania wojenne przeciwko niezależnym plemionom w Libii, kiedy w październiku 1935 roku wojska włoskie zaatakowały Abisynię i powstała możliwość zbrojnego zatargu w rejonie Morza Śródziemnego.

Pierwotny, szkicowy plan przewidywał atak lotniczy na którąś z włoskich baz marynarki i zniszczenie głównych sił morskich podczas postoju w porcie. Do koncepcji tej powrócono w roku 1938, a szczególnie, opracowania powierzone kmrówi Laswerowi, poddawszy dowódcy lotniskowca *Gloria* stacjonującego na Maltcie. Polecono mu wtedy przygotowanie planu ataku na konkretną włoską bazę morską – Tarent.

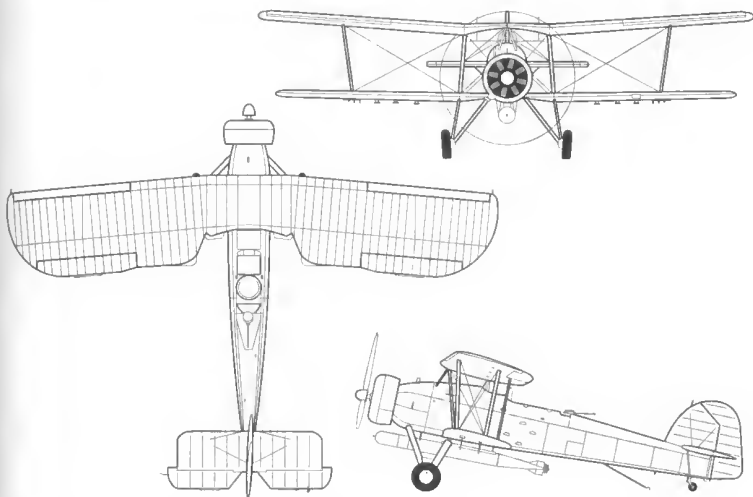
Głównodowodzący brytyjskiej floty, admirał Dudley Pound, wydał rozkaz przygotowania planu ataku lotniczego na konkretną bazę włoską. Jako cel ewentualnego ataku wyznaczono Tarent.

Nie bez przyczyny port ten stanowił główną bazę szybko rozbudowującej się i nowoczesnej włoskiej floty wojennej, mającej zapewnić zdecydowaną dominację na wodach Morza Śródziemnego, zwane go dnnie „Mare Nostrum”. Obszerna zatoka Mar Grande osłonięta dodatkowo wyspami San Pietro i San Paolo znakomicie nadawała się do tego celu. Ponadto wybudowane falochrony, łączące z jednej strony przylądek Rondinella z dwiema ww. wyspami, a z drugiej strony wychodzący w morze z krawca przylądka San Vito zamykały – z wyjątkiem niewielkiego wejścia – całe Mar Grande.

Samoloty bazujące na lotniskowcu *Illustrious* (okres czerwiec 1940 – styczeń 1941 r.).



Fairey Fulmar – moc silnika 1040 KM, prędkość 450 km/h, uzbrojenie 8 karabinów kal. 7,7 mm.



Fairey Swordfish – moc silnika 965 KM, prędkość 230 km/h, uzbrojenie 1 karabin kal. 7,7 mm i torpeda lotnicza kal. 450 mm.

Z zaołki tej prowadziło wąskie przejście zw. kanałem żeglownym do wewnętrznej zaołki Mar Piccolo, również będącej naturalnym schronieniem, tym razem dla jednostek mniejszego tonażu – krążowników i niszczyteli, choć mogły tam wchodzić i pancerniki.

Dodatkowe falochrony wewnętrzne, zagrożenie przeciwołtpe-dowych, baterie przeszło stu armat przeciwlotniczych i wreszcie kilka-dziesiąt halonów zaporowych zakotwiczonych na stalowych linach na wysokość 200 metrów stanowiły bardzo silną i – zdawałoby się – nie-do pokonania obronę bazujących okrętów.

Komandor Lyster, któremu polecono przygotowanie planu ataku, miał mieszane uczucia. Baza morska w Tarente była mu bowiem doskonale znana z lat I wojny światowej, kiedy służył jako młody pomocnik na okręcie liniowym *Queen Elizabeth* i kiedy wraz z całą eskadry hazału przez dłuższy czas właśnie w Tarente w roku wów-czas sprzymierzonych z flotą brytyjską okrętów włoskich.

Rozkaz jednak był wyraźny i plan ataku lotniczego na Tarent został szczegółowo opracowany w pierwszych dniach września 1938 roku. Zaraz też załogi samolotów torpedowo-hombowych, wacjonij-ących na *Gloriousie* przystąpiły do intensywnych ćwiczeń. Ich program przewidywał starty i lądowania podczas ciemności nocnych oraz pokonywanie pozorowanych stref halonów zaporowych wokół portu La Valena na Malcie.

Rozpoczęte 3 września 1939 roku brytyjsko-francuskie działania wojenne przeciwko Niemcom początkowo nie miały większego wpływu na sytuację strategiczną w rejonie Morza Śródziemnego. Akwen ten leżał narażenie na ubożstwo działań wojennych, których głównym teatrem stał się stopniowo cały Atlantyk, od wybrzeży Ameryki Południowej (La Plata) aż po północny kąt polarny (Narvik).

Mimo jednak pozornej spokoju, rejon Morza Śródziemnego był zbyt ważny, a neutralne na razie stanowisko Włoch zbyt niepewne, aby nie liczyć się z drastycznie zmieniającą sytuacją. Wprawdzie z zespołu śródziemnomorskiego odwołano lotniskowiec *Glorious*⁴⁵ wraz z przygotowanymi do ataku na Tarent eskadrami *Scorffish*, ale na jego miejsce seignięto z Dalekiego Wschodu – konkretnie z Singapuru – lotniskowiec *Eagle*, którego dywizyjony 813 i 824 złożone także ze *Scorffish* przejęły zadania wyznaczone uprzednio dywizjom 812 i 813 *Glorious*.

Sytuacja drastycznie zmieniła się 10 czerwca 1940 roku po przystąpieniu Włoch do wojny po stronie Niemiec. Brytyjskie i francuskie okręty stacjonujące w rejonie Morza Śródziemnego stanęły wobec przeciwnika posiadającego silną i nowoczesną flotę, opartą o dość liczną i dobrze wyposażoną bazę.

Jeszcze bardziej na niekorzyść brytyjskiej Floty Śródziemnomorskiej zmieniła się sytuacja po kapitulacji Francji (dokładnie – zawieszeniu broni), której okręty wycofały się z placu boju, osłabiając siły Aliantów.

Admirał Andrew Cunningham, dowódca Mediterranean Fleet powrócił do przygotowanego nie tak dawno planu lotniczego ataku na Tarent. Zdawał sobie jednakże sprawę, że obecny stan posiadania osamotnionej Floty Śródziemnomorskiej nie pozwala na przeprowadzenie skutecznej akcji na morzu ani wykonania planu ataku na Tarent. Dysproporcje sił przemawiały bowiem zdecydowanie na korzyść strony włoskiej.

Szczególnie słabo przedstawiał się lotniskowiec *Eagle*. Był to stary okręt, budowany w latach 1913-1918 (na samym początku jako pancernik chilijski), a potem do roku 1924 dokańczony i udoskonalany, a w swoim hangarze mieścił zaledwie 21-22 samolotów.

Dopiero w początkach września 1940 roku, po prawie trzech miesiącach działań wojennych na Morzu Śródziemnym, adm. Cunningham



Komandor D. W. Boyd, wojenny dowódca *Illustrata*, poprowadził okręt pod Tarent.

otrzymał znaczące wzmocnienie swojej floty. Do jego zespołu dozwiedli zmocernizowany pancernik *Valiant*, dwa krążowniki lekkie *Calcuta* i *Cocentry* przehudowane na okręty obrony przeciwlotniczej oraz – co było najbardziej istotne dla możliwości przeprowadzenia skutecznego nalotu na bazę w Tarente – szybki i nowoczesny lotniskowiec *Illustratus*.

Mając teraz w swojej flocie cztery dywizyjony samolotów torpedowo-hombowych *Scorffish* (wspomniane 815 i 819 na *Illustratusie* oraz 813 i 824 na *Eagle*in) oraz jeden dywizjon myśliwskich *Fulmarów* (806 na *Illustratusie*), adm. Cunningham mógł myśleć o przeprowadzeniu śmiałego ataku na bazę w Tarente, tym bardziej, że na dowódcę zespołu uzupełniającego Flotę Śródziemnomorską Admirałaję wyznaczyła twórcę planu nalotu na Tarent – A. L. Lyster, awansowanego w międzyczasie do stopnia kontradmirała.

Podniósł on swoją flagę na lotniskowcu *Illustratus*, którego dowódcą został kolega szkolny kontradmirał, kmr Denis William Boyd.

W dniu 7 września 1940 roku na pokładzie stojącego w Aleksandrii flagowego okrętu liniowego *Warspite* została przeprowadzona narada, której głównym tematem był atak na Tarent. Wszyscy obecni na niej zdawali sobie doskonale sprawę z ogromnego ryzyka na jakie wystawieni byli wszyscy piloci atakujących maszyn, z których tylko niewielu miało – zdaniem nieczestniczących w dyskusji – szansę na powrót na macierzysty pokład.

Sytuacja strategiczna na Morzu Śródziemnym była jednakże w jesieni 1940 roku na tyle poważna, że ostatecznie adm. Cunningham zatwierdził plan operacji oznaczonej wielce wymownym kryptonimem „Judgement”, czyli „Wyrok”.

Na naradzie ustalono, że w operacji „Judgement” wezmą udział dwa zespoły samolotów, liczące każdy po 15 maszyn. Z tego po dwieście samolotów przeznaczonych było do przeprowadzenia głównego ataku torpedowego, pozostałe natomiast miały zbombardować inne cele oraz zżuć na spadnicach floty oświetlające obszar ataku, a jednocześnie osłepiające obsługę baterii armat przeciwlotniczych.

I zgódzono też, że oba lotniskowce podejść na odległość mniejszą od 200 mil morskich od Tarentu, skąd nastąpi start do nalotu. Aby z kolei pokonać taką odległość przez samoloty obciążone torpedą lub bombami i zapewnić im możliwość powrotu trzeba było zamontować dodatkowe zbiorniki paliwa, zmniejszając jednocześnie liczebność załóg samolotów z trzech do dwóch ludzi.

Termin przeprowadzenia operacji „Judgement” wyznaczony został na 21 października 1940 roku. Wtedy bowiem ciemności nocne w rejonie Morza Jońskiego panowały wystarczająco długo, a księżyc znajdował się w sprzyjającej kwadrze, czas zaś jaki pozostał do rozpoczęcia operacji pozwalał na jej wystarczające staranne przygotowanie i przeprowadzenie kończących ćwiczeń.

Będzie może dodatkowym powodem wyznaczenia takiego terminu przeprowadzenia operacji był fakt, że 21 października był i jest we flocie brytyjskiej obchodzony uroczystość jako „Tifalgar Day” – dzień rocznicowy słynnej zwycięskiej bitwy Nelsona pod Tifalgarą w roku 1805.

Aby zdążyć na 21 października na środek Morza Jońskiego, oba lotniskowce wraz z okrętami koniecznej osłony musiały wyruszyć z Aleksandrii najpóźniej 18 października w godzinach porannych.

⁴⁵ Utracon 8 czerwca 1940 r. podczas ewakuacji samolotów RAF-u z Norwegii

Niestety, tuż przed tym terminem na *Illustrionie* miał miejsce pożar, który spowodował pewne straty wśród bazowanych w hangarze lotniskowca samolotów i trzeba było przełożyć czas wykonania nalotu na Tarent.

Tymczasem 28 października Włochy wypowiedziały wojnę Grecji, atakując ją z terytorium Albanii, co jeszcze bardziej skomplikowało sytuację polityczno-militarną na Morzu Śródziemnym. W związku z tym palącym stało się zagadnienie próby osłonięcia potencjalnego zagrożenia, jakim był silny zespół ciężkich okrętów włoskich, stacjonujący w tarenckiej bazie.

Po przeprowadzeniu katek atak na Tarent stał się elementem obszernej i złożonej operacji na Morzu Śródziemnym, którą oznaczono kryptonimem „MB-8”. W jej ramach lotniskowce *Illustrious* i *Eagle* miały podejść w pobliże greckiej wyspy Kefalonii (zamykającej Zatokę Patarską prowadzącą do Zatoki Koryneckiej i dalej do zachodniego wejścia do Kanalu Koryneckiego) i zaatakować bazę w Tarenecie. Równocześnie kłódowniki lekkie *Orron*, *Ijax* i australijski *Sydney* miały dokonać wypadu w rejon cieśniny Otranto. Atak miał się odbyć w nocy z 11 na 12 listopada.

Pech jednakże w dalszym ciągu prześladował wykonawców operacji „Wyrok”. Oto bowiem na lotniskowcu *Eagle* doszło do bardzo poważnej awarii w słowniu okrętu (wg innych opacowań awarii systemu dystrybucji paliwa lotniczego), która była efektem wcześniejszych nalotów lotniczych i która unieruchomiła go na kilkanaście dni. Tym samym z operacji wypadł jeden z dwóch lotniskowców i brytyjskie plany stanęły pod znakiem zapytania.

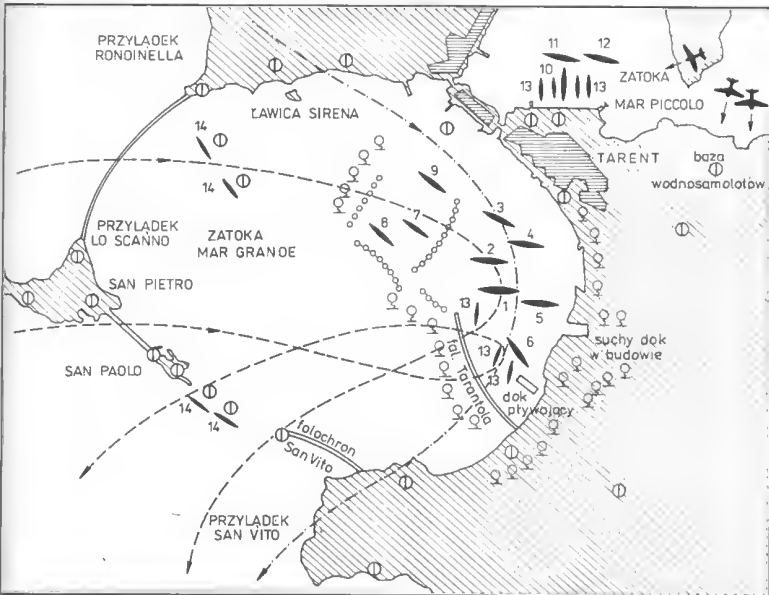
Wobec takiego stanu rzeczy postanowiono, że atak na Tarent przeprowadzi jedynie *Illustrious* siłami 24 samolotów w dwóch falach. W każdej z nich miało lecieć sześć samolotów uzbrojonych w torpedy, a pozostałe wyposażono w bomby oraz w flary oświetlające wyposażone w spadochrony.

Gdy lotniskowce znajdował się już w morzu, w dniach 9, 10 i 11 listopada wydarzył się kolejny trzy wypadki – tuż po startach dwóch lotów patrolowych spadły do morza jedna po drugim trzy samoloty. Przyczyną okazało się zużycie specjalnego paliwa, co mogło być efektem sabotażu. Tak więc do ataku na Tarent pozostało jedynie 21 *Scorffishów*, w tym tylko 11 uzbrojonych w torpedy.

W dniu 11 listopada o godz. 20.30 rozpoczął się na pokładzie lotniskowca start samolotów w liczbie 12 maszyn pierwszej fali (dziewięć z własnego dywizjonu 815, pozostałe z *Eagle'a* – jedna z dywizjonu 819 i dwie z 824), a w godzinę później dziewięciu samolotów drugiej fali (sześć z własnego dywizjonu 819, jedna z ww. 815 oraz pozostałe z *Eagle'a* – jedna z dywizjonu 819 i druga z 824). Jednakże podczas kołowania tych ostatnich na pokładzie zderzyły się dwie maszyny z dywizjonu 819, z których jedna doznała dość znacznych uszkodzeń, tak że w kierunku celu odleciała jedynie osiem *Scorffishów*. Mechanikom pokładowym udało się jednak niemal cudem naprawić uszkodzenie i o godz. 21.58 wystartował ostatni samolot dywizjonu 819.

Na tym incydencie nie zakończył się pech towarzyszący operacji „Judgement”. Oto bowiem samolot 1.5Q, który brał udział w zderzeniu podczas startu musiał zawrócić z powodu pęknięcia w czasie lotu uchwytu mocującego dodatkowy zbiornik paliwa.

Nalot na Tarent (11 listopada 1940 r.). 1 – Vittorio Veneto, 2 – Littorio, 3 – Caio Duilio, 4 – Giulio Cesare, 5 – Andrea Doria, 6 – Conte di Cavour, 7 – Gorizia, 8 – Fiume, 9 – Zara, 10 – Trento, 11 – Trieste, 12 – Bolzano, 13 – niszczyciele, 14 – okręty strażnicze.



Atak samolotów dywizjonu 815 rozpoczął się o godz. 22.50. Podczas nalotu zostały trafione torpedami trzy włoskie okręty liniowe – *Conte di Cavour*, który zatonął i osiadł na dnie oraz *Andrea Doria* i nowoczesny *Interno*, które odniosły poważne uszkodzenia. Silna obrona przeciwlotnicza zdołała zestrzelić tylko jeden z atakujących samolotów, którym był 1.43 dowódce dywizjonu 815, mjr Kennetha Williamsona.

Samoloty dywizjonu 819 pojawiły się nad bazą w Tarenzie o godz. 23.55. I tym razem nastąpiły celne trafienia torpedami i bombami. Między innymi został uszkodzony okręt liniowy *Cato Duilio* oraz podpalone bombami zbiorniki paliwa, którego włoska marynarka wojenna miała zdecydowanie niewystarczające zapasy. Uszkodzono też – choć nie zbyt poważnie – krążownik ciężki *Trento* i niszczyciel *Libeccio*.

Podczas nalotu drugiej fali obrona przeciwlotnicza zestrzeliła również jeden samolot, wraz z którym zginął jego dwuosobowa załoga.

Na lotniskowice *Illustrious* powróciło 18 samolotów z 20, które wzięły udział w ataku. Zginęło jedynie dwóch pilotów, zaś mjr Williamson i por. Scarlett zostali uratowani i dostali się do niewoli.

A kontradmirał Lyster, planując operację „Judgement” liczył się ze znaczną większymi stratami.

Atak na Tarent zakończył się sporym sukcesem. Jeden okręt liniowy zatonął w porcie i nigdy nie wrócił do służby (*Conte di Cavour*), a dwa dalsze zostały wyeliminowane na długie miesiące a jakichkolwiek działań. Groźba ze strony tarenckiej eskadry okrętów liniowych została zlikwidowana.

Po sukcesie odniesionym w Tarenzie *Illustrious* powrócił do mojego mało efektywnych działań, które jednak koniecznie były do utrzymania się Wielkiej Brytanii w rejonie Morza Śródziemnego.

W dniu 26 listopada samoloty lotniskowca bombardowały port Laki na wyspie Leros w archipelagu Dodekanazu, a 12 grudnia dokonano nalotu na niemieckie pozycje i transporty w pobliżu Bardii w Cyrenajce. W początkach stycznia 1941 roku na lotniska na Sycylii przybyły samoloty X niemieckiego korpusu lotniczego (X. Fliegerkorps), co w zdecydowany sposób zmieniło układ sił w walkach powietrznych w rejonie Morza Śródziemnego.

W drugiej połowie grudnia 1940 roku przeprowadzono trzy wyprawy bombowe samolotów bazujących na *Illustriousie*. Celami były porty na wyspach Rodos i Astipalea (nosiła wtedy nazwę Stampalia) w archipelagu wysp Dodekanazu oraz rejon wysp Qergenna (Kerkennab albo Karkanna) przy brzegach Tunezji (gdzie zatopiono dwa włoskie statki – turbinowiec *Gloria Stella* mający 5490 BRT i parowiec *Maria Eugenia* 4702 BRT) oraz ważny port libijski Trypolis.

REWANŻ ZA TARENT

Luftwaffe jednak cniwała i od 8 stycznia 1941 roku samoloty X korpusu śledziły zespół brytyjskich okrętów, wśród których płynął *Illustrious*.

W dniu 10 stycznia, tuż po godz. 12.00, pięć *Fulmarów* patrolowało rejon, przez który płynęły brytyjskie okręty osłaniające konwój, z którym spotkanie nastąpiło cztery godziny wcześniej. W pewnym momencie jeden z pilotów dostrzegł kilka samolotów lecących na bardzo niskim pułapie, niemal tuż nad grzbietami niewielkich fal, które rozpoznał jako włoskie dwusilnikowe samoloty bombowo-torpedowe Savoia-Marchetti SM79. Kiars tych maszyn nie pozostawiał żadnych wątpliwości, że nieprzyjacielskie maszyny szykowały się do ataku na konwój, który znajdował się wówczas w pozycji odległej o 75 mil morskich na wschód od Malty.

Wraz z przywołanymi pozostałymi czterema myśliwcami udało się odgonić włoskie samoloty torpedowe, jednakże w tym samym czasie za chmur wypadła formacja złożona z kilkunastu bombowców nurkujących Junkers Ju-87 (zw. „Stuka”), które zaatakowały zespół brytyjski w dwóch falach.

Atak rozpoczął się krótko po godz. 12.30 i wzięły w nim udział łącznie aż 43 niemieckie bombowce nurkujące. Pierwszą falą, na którą składały się samoloty należące do II/St.G2 („Stukaschwader”) dowodził mjr Walter Enneccerus, drugą II/St.G1 – kpt. Paul-Werner Hozzel. „Stukas” zaatakowały z wysokości 4000 metrów, 10 samolotów wzięło na cel dwa okręty liniowe zespołu – *Warspite* i *Tallant*, a przeszło 30 pozostałych nierzysło do ataku na lotniskowice z kilku stron równocześnie.

Nie pomógł natychmiastowy ogień ze wszystkich armat obrony przeciwlotniczej *Illustriousa* i niemieckie samoloty wzięły krwawy odwet za klęskę swoich sprzymierzeńców w Tarenzie.

Atak trwał sześć i pół minuty, bomby zrzucone były z wysokości poniżej 400 metrów. *H.M.S. Illustrious* otrzymał sześć trafień bezpośrednich, a trzy bomby wybuchły przy jego burcie. Pierwsza bomba trafiła przednie lewoburtowe stanowisko artylerii przeciwlotniczej, zabijając dwóch artylistów oraz niszcząc działo, a następnie przebiła kadłub okrętu i, po zdemolowaniu kilku pomieszczeń, wybuchła w okolicy linii wodnej. Druga bomba przebiła opancerzony pokład lotniczy i eksplodowała w magazynie farb, powodując pożar. Szybka reakcja służb ratowniczych zapobiegła jednak jego rozprzestrzenieniu. Trzecia bomba wybuchła na kadłubie, niszcząc jedno z prawoburtowych dział przeciwlotniczych. Czwarta bomba, tym razem przeciwpancerowa, o wagi 500 kg, uderzyła w rufową windę lotniczą, na której stał myśliwiec *Fulmar*. Jej wybuch spowodował zniszczenie bądź ciężkie uszkodzenie 13 samolotów oraz wyłączenie z akcji wszystkich rufowych stanowisk

Ciężko uszkodzony 10 stycznia 1941 r. *Illustrious* płynie w kierunku Malty sterując maszynami.



artylerii przeciwlotniczej. W chwili później na rusie eksplozowała następna bomba, zabijając większość członków przybyłych ekip awaryjnych. Szósta bomba wybuchła w mesie, pozabawiając życia wolnych od służby oficerów.

Atak na pancerniki HMS Warspite i HMS Valiant nie powiódł się: jedna 250 kg bomba trafiła pierwszy z nich, powodując tylko niewielkie szkody⁴⁶.

W tym miejscu warto przytoczyć wspomnienia naczynych świadków nalotu „Stukasów” na zespół brytyjski, a mianowicie adm. Cunninghama, dowódcy Floty Śródziemnomorskiej, który był na swoim flagowym okręcie Warspite oraz jednego z lotników Illustrousa – por. obs. Hugh’a Janvrina, uczestnika niedawnego nalotu na Tarent na samolocie L41 z dywizjonu 815.

Admiral Andrew Cunningham tak wspominał:

Każdy z nas tam obecnych był zbyt zaangażowany podczas ataku samolotów nurkujących, aby odwrócić strach. Jedno było pewne dla nas wszystkich, że obserwujemy działania niewątpliwych ekspertów w swojej dziedzinie.

Ataki rozpoczynały się w odległości równej zasięgowi obrony przeciwlotniczej okrętów, a gdy samoloty kończyły swój lot nurkowcy widać je było łatwiej wzdłuż pokładu atakowanego Illustrousa na wysokości poniżej poziomu komina.

Porucznik Janvrin natomiast tak zapamiętał chwile nalotu niemieckich samolotów nurkujących:

Było to akurat w czasie lunchu i znajdowałem się w mesie oficerskiej. Gdy ogłoszono alarm bojowy pobiegłem – razem z innymi – na swoje stanowisko. Znajdowało się ono – bardzo niefortunnie, jak się później okazało – tuż przy wlotowych samolotach.

Moje pierwsze wrażenie, że dzieje się coś złego, spowodowane było siłą eksplozji na rusie, w rejonie podnośnika samolotów. Platforma podnośnika znajdowała się akurat w górnym położeniu i spostrzegłem, że jest tak podrażniona, iż widać było przez nią światło dzienne.

Okręt trząsł się drygał od bliskich, nielanych wybuchów bomb na burty, turbiny zmieniały obroty, a kadłub przechylał się podczas gwałtownych zwrotów.

Spostrzegłem wielu rannych w rufowej części hangaru i chwyciłem moją torbę pierwszej pomocy. W momencie, gdy otwierałem jej zamki nastąpił gwałtowny błysk i ogłuszający huk eksplozji. Zostałem wraz z samolotem uniesiony do góry, a następnie rzucony w głąb hangaru.

Jak się później okazało, był to wybuch tysiącfuntowej bomby, która przebiła pokład lotniczy tuż koło mnie. Mimo że wybuch zabił wielu ludzi znajdujących się w krótkich rejonach hangaru ja, który byłem tuż-tuż – przeżyłem.

Oszalotniony wydostałem się jakoś z samolotu, ale nie mogłem absolutnie zrozumieć, dlaczego nie mogłem stać na nogach. Przebiegający marynarz podtrzymał mnie i niemal ciągnął ku wyjściu, a w pewnym momencie wytykał mi z uśmiechem rozpalony niemoł do białości spory odłamek bomby.

Mimo to zupełnie nie czułem bólu⁴⁷.

Po zaledwie kilkunastominutowym ataku sytuacja na lotniskowcu była dramatycznie tragiczna. Illustrous był poważnie uszkodzony, w hangarze szalało piekło pożaru, pokład lotniczy nie nadawał się do lądowa-



Uszkodzenia rufowego podnośnika lotniczego Illustrousa spowodowane 10 stycznia 1941 r. przez niemieckie „Stukas”.

nia dla samolotów, które w czasie nalotu znajdowały się w powietrzu, a na domiar złego nastąpiła awaria urządzenia sterowego.

Straty wśród załogi okrętu były bardzo znaczne i wyniosły aż 126 zabitych i 91 rannych lub ciężko rannych.

Na szczęście żadna z celnych bomb nie uszkodziła silowni głównych czy kotłowni i po doraźnej naprawie oraz uruchomieniu urządzenia sterowego lotniskowiec mógł ruszyć w stronę Malty, osiągając prędkość zaledwie 18 węzłów.

Brytyjskie samoloty myśliwskie, które w czasie nalotu jak mogły tak zwalczały atakujące „Stukas”, z których cztery zestrzelono, nie mogły powrócić na lotniskowiec i na rezerwach paliwa odleciały do nieodległej – na szczęście – Malty, gdzie wzmocnili garnizon lotniczy wyspy.

Na Maltę dotarło osiem Falmarów i dziewięć Swordfishów z bazujących na lotniskowcu samolotów.

Wkrótce po zakończeniu dwóch fal ataku głównego nad zespół brytyjskich okrętów nadleciały bombowce, które rzuciły bomby z wysokiego palapu, ale te na szczęście były niecelne.

Illustrous stanął przy nabrzeżu Parlatorio w La Valette dopiero późnym wieczorem o godz. 22.15. Wciąż szalejące pożary udało się ugasić dopiero około godziny trzeciej nad ranem następnego dnia i od razu przystąpiono do prowizorycznego remontu, aby umożliwić powrót okrętu do Aleksandrii.

W dniu 11 stycznia odbył się pogrzeb wszystkich poległych, a rannych umieszczono w szpitalach.

10 stycznia 1941 r., skutki ataku niemieckich „Stukasów” na Illustrousa.



⁴⁶ Marek J. Murawski, *Lotnictwo nad morzami*, Gdańsk 2000, s. 84.

⁴⁷ Wg A. B. C. Cunninghama, *A Sailor's Odyssey*, London 1956 oraz Davida Wragga, *Carrier Combat*, Phoenix Mill 1997, s. 43; tłum. A P.



Podczas postoju na Malcie niemieckie samoloty z nieodległej Sycylii próbowały wielokrotnie dobić uszkodzony lotniskowiec.

Pierwszy nalot na stojący w stoczni okręt miał miejsce 16 stycznia. Licznym niemieckim samolotom biorącym w nim udział nie udało się – głównie dzięki intensywnej obronie – uzyskać trafień bezpośrednich, jedynie kilka bomb wybuchło w wodzie w bliskości hurt lotniskowca (zwano je 'near-misses').

Niemcy jednak byli konsekwentni i w tym samym dniu przeprowadził drugi zmasowany nalot na La Valette. Tym razem celna bomba o wadze 500 kg przebiła pokład rufowy *Illustriousa* i wybuchła w pomieszczeniach dowódcy okrętu, powodując dalsze ofiary śmiertelne wśród załogi.

Dwa następne naloty nie spowodowały szkód. Dopiero piąty atak bombowy na stojący w basenie lotniskowiec zakończył się stosunkowo niegroźnymi uszkodzeniami kadłuba wskutek wybuchu kilku bomb w niewielkiej odległości od hurt.

W dniu 19 stycznia już po raz szósty samoloty X. korpusu lotniczego z Sycylii zaatakowały remontowanego *Illustriousa*. Tym razem bomba o nieznanej wadze wybuchła w wodzie tuż koło lewej burty w rejonie silowni turbinowej. W efekcie pękł wal lewej turbiny i wystąpiły inne uszkodzenia w silowni zarówno samej turbiny i przekładni, jak też i kilku innych mechanizmów. W wyniku pęknięcia poszycia do wnętrza okrętu wlała się woda i lotniskowiec przerzucił się o 5° na lewą burtę.

Podczas opisanych nalotów Niemcy stracili osiem samolotów⁴⁸, strona brytyjska natomiast dwa samoloty, a kilka dalszych zostało uszkodzonych tak poważnie, że nie nadawało się do remontu.

Illustrious opuścił Maltę o zmierzchu 23 stycznia 1941 roku i w eskorcie kilku niszczycieli podążył z prędkością 23 węzłów do Alek-

sandrii, dokąd dotarł – nie wykryty po drodze przez nieprzyjaciela – 25 stycznia.

Wstępny remont, umożliwiający okrętowi długą podróż transoceaniczną trwał prawie sześć tygodni i 10 marca *Illustrious* ruszył w daleką rejs dookoła Afryki, ponieważ ustalono, że remont kapitalny lotniskowca odbędzie się w stoczni Norfolk Navy Yard w stanie Virginia⁴⁹. Po drodze okręt był dokowany w Durbanie (Południowa Afryka), w celu przygotowania dokumentacji remontowej uszkodzonych elementów podwojnych.

Nalot 10 stycznia wykazał, że mimo licznych trafień i poważnych uszkodzeń „pancerny” lotniskowiec nie zatonął i był zdolny do samodzielnego dojścia do portu.

REMONT

Do Strefolku *Illustrious* dotarł dopiero 12 maja 1941 roku, a więc przeszło cztery miesiące po tragicznym nalocie. Remont na tamtejszej stoczni US Navy w Portsmouth trwał ponad pół roku, aż do 28 listopada. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że Stany Zjednoczone Ameryki Północnej były w owym czasie jeszcze państwem neutralnym.

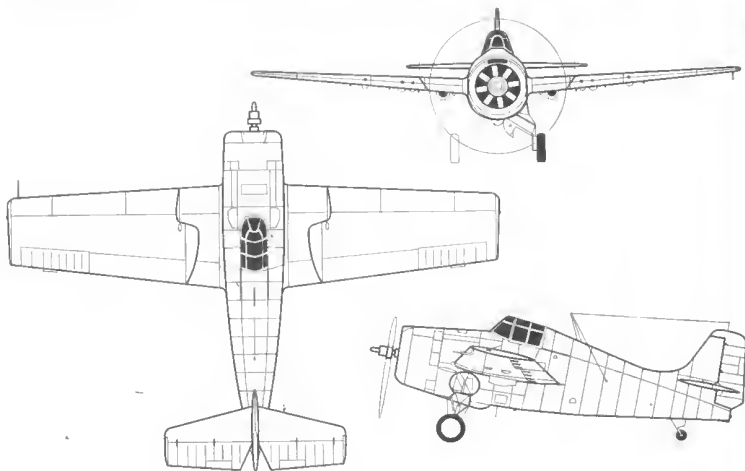
Prace remontowe obejmowały nie tylko usunięcie szkód powstałych podczas nalotów w dniach od 10 do 19 stycznia, lecz również przeprowadzone zostały pewne modyfikacje.

Na lotniskowcu zamontowano nowy podnośnik rufowy samolotów oraz zainstalowano nowszą wersję katapulty. Główną jednak modernizacją była zmiana kształtu pokładu lotniczego w części tylnej. W ciekawe okręt otrzymał prostokątną sekcję pokładu rufowego w miejsce doryczaśowej, co spowodowało powiększenie długości pokładu

⁴⁸ Ciekawostką, na którą rzadko zwracają uwagę poważni historycy badacze, było to, że stocznia Norfolk Navy Yard w czasie wojny zatrudniała ogromną liczbę ludzi – od 28 600 w grudniu 1941 r. do 43 000 w lutym 1943! mieścił się nie w Norfolk, ale w sąsiednim mieście Portsmouth, lecząym po drugiej stronie rzeki Elizabeth (nie mylić z Portsmouth w New Hampshire, gdzie również była stocznia US Navy, lub miastem i bazą Royal Navy w południowej Anglii).

⁴⁹ Wg Davida Browna, *HMS Illustrious*, vol. II (w:) „Warships in Profile”, op.cit., s. 246. Natomiast D. Wragg, op.cit., s. 44, podaje, że w tym czasie rezerwowali dziewięć niemieckich maszyn.

Myśliwski samolot pokładowy Grumman Martlet (lutry 1942 – lutry 1943 r.) – moc silnika 1100 KM, prędkość 510 km/h, uzbrojenie 4-6 karabinów kal. 12,7 mm.





Rok 1942 r. – Martlet lądujący na pokładzie *Illustriousa*. Przyjmujący samolot „batsman” posługuje się lampami, tęczycia ma zawieszoną na piersi.

lotniczego o 15,2 m, z dotychczasowej 189 do 204,2 m. Należy tu zauważyć, że kolejne dwa lotniskowce typu *Illustrious* pierwszej grupy (*Victorious* i *Formidable*) otrzymały już przedłużone pokłady lotnicze.

W czasie remontu naprawiono również układ napędowy i zrehabilitowano pęknięty wał, jednakże żoł nigdy zespół turbin prawobor- towy nie odzyskał całkowitej sprawności i przy większych obrotach występowały znaczne drgania. W późniejszym okresie wymieniono śrubę na płęcioskrzydłową, lecz i to nie pomogło.

Ostatecznie *Illustrious* mógł uzyskiwać prędkość wynoszącą je- dynie 24 węzły, co oznaczało jej spadek o przeszło 20 procent w sto- sunku do prędkości pierwotnej.

Podczas pobytu w Norfolk Navy Yard wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze lotniskowca, dodając 10 działek kal. 20 mm Oerlikona.

W dniu 12 grudnia 1941 roku, kilka dni po japońskim ataku na Pearl Harbor, *Illustrious* wyszedł z Norfolku w towarzystwie bliźnia- czego lotniskowca *Formidable*, który był od sierpnia w remoncie w pobliskiej Norfolk Navy Yard. W czasie rejsu powrotnego przez Atlan- tyk, w nocy z 15 na 16 grudnia doszło w szturmowej pogodzie do zderzenia obu lotniskowców, na szczęście niezbyt groźnego. Po przy- ściu do Wielkiej Brytanii oba okręty udały się na stocznię.

Na *Illustriousie*, oprócz usunięcia uszkodzeń, zamontowano nowy radar. Było to urządzenie typu 281, które zastąpiło dotychczasowe radary typów 74 i 285.

Stocznię w Birkenhead lotniskowiec opuścił dopiero w począt- kach marca 1942 roku (łącznie więc Royal Navy była pozbawiona tego okrętu przez prawie 14 miesięcy) i w kilka dni później przyjęto na pokład kolejny zestaw bazowanych samolotów.

Illustrious po ukończeniu pod koniec 1941 r. remontu w Norfolk Navy Yard.

Były to:

- ◇ dywizjon 810 i 829, liczące łącznie 21 *Swordfishów*,
- ◇ dywizjon 881 (9 samolotów *Martlet*, bryt. ozn. *Wildcatów*),
- ◇ dywizjon 882 (6 samolotów *Martlet*).

OPERACJA „IRONCLAD” – DESANT NA MADAGASKAR

W dniach, kiedy *Illustrious* wraz z bliźniaczym lotniskowcem *For- midable* szykował się do powrotu przez Atlantyk, na światowym teatrze działań wojennych zaszły olbrzymie zmiany, które wpłynęły – między innymi – na dalsze losy opisywanego lotniskowca. Otóż bowiem 7 grud- nia 1941 roku miał miejsce niepozewany atak japoński na Pearl Harbor, w konsekwencji którego Stany Zjednoczone stały się oficjal- nie sojusznikiem Wielkiej Brytanii, a wojna morska objęła wszystkie oceany świata.

Pu byskowych podbojach i zajęciu dość dużych obszarów brytyjskich kolonii azjatyckich (Birma, Malaje, bryt. część Borneo, Hongkong i Singapur) i po opanowaniu wysp archipelagu Andamanów na Zatoce Bengalskiej sztab japoński podjął decyzję wypadu na Ocean Indyjski.

W rejonie tym adm. James Somerville, od 27 marca dowódca brytyjskiej Floty Wschodniej (Eastern Fleet), dysponował sporym zespołem okrętów, z których jednak większość była już przestarzała i Royal Navy skierowała na Ocean Indyjski dwa nowoczesne lotniskow- ce (*Formidable* i *Indomitable*), które utworzyły – wraz ze starym i nie- wielkim *Hermesem* – Wschodni Zespół Lotniskowców Royal Navy.

Równocześnie 23 marca wysłano trasą wokół Afryki lotniskowiec *Illustrious* dla wzmocnienia sił Eastern Fleet i dla obrony kolonii bry- tyjskich w rejonie północnego Oceanu Indyjskiego.

W obawie przed atakiem japońskim dowództwo brytyjskie naka- zało ewakuację baz morskich Trincomalee (zw. dziś też Trikunamala- ja) i Kolombo (Colombo) na Ceylonie oraz przechazowanie okrętów do prowizorycznej bazy na atolu Addu na Malediwach o 600 mil morskich na południowy zachód od Kolombo.

W pierwszych dniach kwietnia 1942 roku nastąpił atak zespołu okrętów japońskich (w tym aż pięciu lotniskowców) pod dowództwem viceadm. Chuichi Nagumo na wody Ceylonu. W efekcie 5 kwietnia zostały zatopione dwa brytyjskie krążowniki ciężkie *Cornwall* i *Dorset- shire* oraz 9 kwietnia lotniskowiec *Hermes*.

Sytuacja, jaka nastąpiła w północnej części Oceanu Indyjskiego po arko viceadm. Nagumo spowodowała, że Royal Navy zmuszona została do poszukiwania nowych baz morskich w tym rejonie. Wybór padł na Madagaskar, będący we władaniu francuskiego rządu Vichy, zachowującego od czerwca 1940 roku sprzyjającą Niemcom i Włochom, a także Japonii neutralność.





Przygotowania do operacji „Ironclad” – lądowania w Diego-Suarez. Na pokładzie dziobowym *Illustriousa* ścnięte Martlety Mk II z 881 i 882 dywizjonu, Fulmar z 881 oraz trzy Swordfish z dywizjonów 810 i 829.

Na *Illustriousie* w drodze na Ocean Indyjski wybuchł pożar, który zniszczył 11 zaokrętowanych *Swordfishów* oraz jeden myśliwiec, i lotniskowce musiał zająć do Freetown w brytyjskiej kolonii Sierra Leone (Zachodnia Afryka), w celu dokonania kolcnej naprawy i dopiero 22 kwietnia dotarł do Durbanu, gdzie stacjonował zespół okrętów szykujących się do desantu w Diego-Suarez na Madagaskarze⁵⁰.

Wykonanie tej operacji, której nadano kryptonim „Ironclad” („pancernik”), ale tylko w rozumieniu okrętów trzeciego ćwierćwiecza XIX w.) powierzono zespołowi okrętów pod dowództwem wiceadm. Edwarda Neville’a Syfreta. W skład jego ugrupowania wchodziły stare okręty liniowe *Ramillies* i *Malaya*, krążowniki – ciężki *Devonshire* i lekki *Hermione*, lotniskowce *Illustrious* i *Indomitable* oraz szereg mniejszych jednostek, jak też łącznie 16 transportowców różnego przeznaczenia i okrętów desantowych (wśród tych pierwszych był polski transatlantyk *Sobieski*).

Flota desantowa zbliżyła się do brzegów Madagaskaru w nocy z 4 na 5 maja 1942 roku i o godz. 03.44 z lotniskowca *Illustrious* wystartowało 18 *Swordfishów* i osiem *Martletów*, aby zaatakować okręty Włochy

stacjonujące w Diego-Suarez. Był to pierwszy start bojowy samolotów tego lotniskowca przeciwko celom w porcie od 22 grudnia 1940 roku, czyli od nalotu na Trypolis.

W ciągu trzech następnych dni przeprowadzono 59 startów *Swordfishów* i 114 *Martletów*. Jedyny *Fulmar*, wchodzący w tym czasie w skład samolotów pokładowych okrętu, został zestrzelony przez francuską obronę przeciwlotniczą.

W czasie walk podczas desantu *Illustrious* stracił cztery *Swordfishy* i jednego *Martleta*, natomiast po stronie francuskiej zatopiono krążownik pomocniczy *Bougainville* (ex *Victor Schoelcher*, 4504 BRT, 7 × 138,6 mm), dwa okręty podwodne – *Bévéliers* i *Le Héris*, jak też zestrzelono trzy samoloty zwiadowcze i cztery myśliwce.

W dniu 9 maja oba lotniskowce brytyjskie weszły do Diego-Suarez, gdzie

pozostawały do 20 maja, a następnie przebazowano je do afrykańskich portów Durban i Mombasa, skąd *Illustrious* wykonał dwa wypadły w rejon Cezjonu i Wysp Andamańskich.

Po odesłaniu *Indomitable’a* na Morze Śródziemne w lipcu 1942 roku, a następnie 24 sierpnia również *Formidable’a*, *Illustrious* pozostał na Oceanie Indyjskim jako jedyny tam brytyjski lotniskowiec.

Na okres od 5 do 18 września *Illustrious* został skierowany do osłony operacji „Stream” i „Jane”, które Brytyjczycy przeprowadzili w południowej części Madagaskaru, a mających na celu zawiadnięcie całą tą wielką wyspą. Następnie lotniskowiec udał się do Durbanu na konieczny przegląd i niewielkie prace remontowe. 20 października powrócił do Mombasy, skąd 13 stycznia 1943 roku skierowano go na stocznice Cammell Laird w Birkenhead w celu przeprowadzenia modernizacji.

MODERNIZACJA W ROKU 1943

Postój na ww. stoczni w Birkenhead trwał tym razem od 26 lutego do 7 czerwca 1943 roku. W tym okresie – oprócz czyszczenia kotłów oraz przeglądu turbin – główny zakres prac polegał na doposażeniu w dalsze urządzenia radarowe oraz uzbrojenie przeciwlotnicze.

Lotniskowiec został wyposażony w dodatkowy radar (typ 282) służący do kierowania ogniem „pom-pomów”, a w miejsce 10 pojedynczych działek przeciwlotniczych sterowanych ręcznie kal. 20 mm Oerlikon Mk II, które zamontowano w Norfolk Navy Yard, *Illustrious* otrzymał 16 zdwojonych działek kal. 20 mm Oerlikon na podstawach Mk V oraz dwa pojedyncze działka tego samego kalibru, ale Mk II.

Przedłożono też dodatkowo pokład lotniczy o dalsze 7,6 m (25 stóp), a także dodano na rufie dwa aerofinisery, co pozwoliło na zwiększenie długości lądowania o 13,7 m (45 stóp)⁵¹. Poza tym powiększono magazyny lotniczych bomb głębinowych, których zapas wzrósł do 144 sztuk.

W lipcu 1943 roku nastąpiła częściowa zmiana rodzaju bazowanych na okręcie

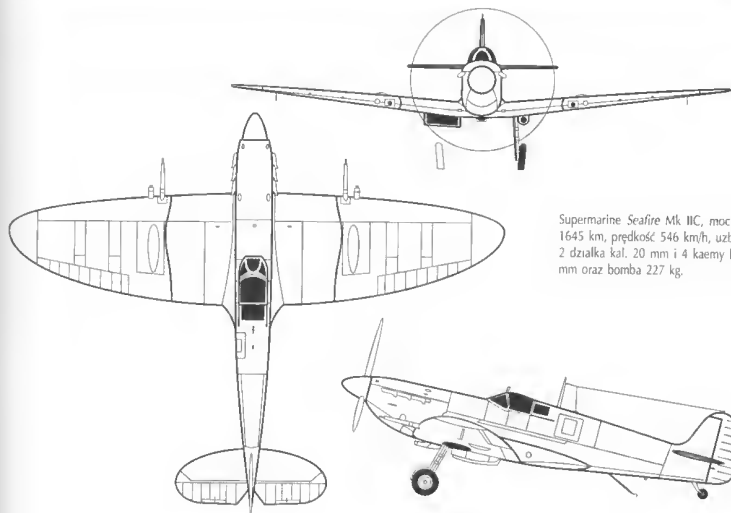
⁵⁰ Diego-Suarez, miasto i port w zatoce na północnym krańcu Madagaskaru, od strony Oceanu Indyjskiego, w 1979 r. przemianowane na Antsiranana.

Rejon działania floty brytyjskiej na Oceanie Indyjskim.

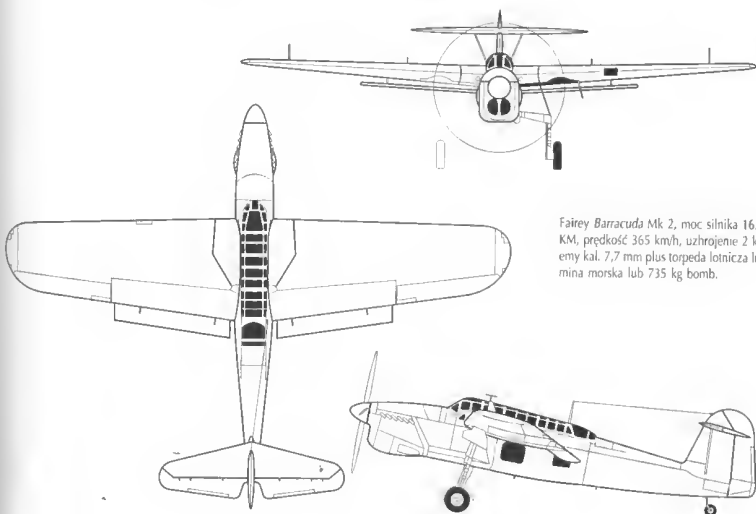


⁵¹ Wg D. Browna, HMS *Illustrious*, op.cit., s. 250.

Samoloty myśliwskie bazujące na lotniskowcu *Illustrious* od lipca 1943 r.:



Supermarine *Seafire* Mk IIC, moc silnika 1645 km, prędkość 546 km/h, uzbrojenie 2 działka kal. 20 mm i 4 kaemy kal. 7,7 mm oraz bomba 227 kg.



Fairey *Barracuda* Mk 2, moc silnika 1620 KM, prędkość 365 km/h, uzbrojenie 2 kaemy kal. 7,7 mm plus torpeda lotnicza lub mina morska lub 735 kg bomb.

samolotów. I tak – oprócz 20 samolotów *Martlet* (dwyżony 878 i 890) – wyposażono lotniskowice w samoloty *Faircy Barracuda* (dwyżony 810 – 12 samolotów) oraz *Seafire* (dwyżony 894 – 10 maszyn).

Samoloty *Seafire* nie miały składanych skrzydeł, nie mieściły się na zadnej z platform podnośników i musiały stać bazować na pokładzie lotniczym. Z tego powodu myśliwce *Seafire* wchodziły w skład lotnictwa zaokrętowanego na *Illustrious* tylko przez okres niespełna czterech miesięcy.

Po zakończeniu modernizacji w Birkenhead *Illustrious* został skierowany na Islandię, aby stamtąd wraz z ciężkimi okrętami brytyjskimi i amerykańskimi przeprowadzić dywersyjną operację „Governor”, mającą u Niemców stworzyć przekonanie o zamiarze przeprowadzenia przez Sprzymierzonych wysadzenia desantu na brzeżach Norwegii.

Po powrocie *Illustrious* został skierowany 5 sierpnia na Morze Śródziemne. Po drodze osłaniany przez jakiś czas brytyjski transportowiec *Queen Mary* (znany transatlantyk Cunarda), wiozący premiera Wielkiej Brytanii Winstona Churchilla do Stanów Zjednoczonych na konferencję z prezydentem Franklinem Delano Rooseveltem (operacja „Quadrant”).

Po powrocie do Wielkiej Brytanii w lutym 1943 r. *Illustrious* był wykorzystywany do prób niektórych typów nowych samolotów, jak np. prototypu *Seafire FIII* ze składanymi skrzydłami.



Druga połowa wojny – *Martlet* Mk II na tle nadbudówki i komina *Illustrious*.

Po powrocie po przeszło 30 miesiącach na Morze Śródziemne *Illustrious* został skierowany, wspólnie z bliźniaczem *Formidablem*, do osłony lądowania Sprzymierzonych w rejonie Salerno na południe od Neapolu (operacja „Avalanche”), którego dokonano 9 września 1943 roku. Nawiąsem mówiąc, tego samego dnia – po ogłoszeniu zawieszenia broni między Włochami i Sprzymierzonymi (wcześniej, przez kilka



dni trzymanego w tajemnicy przed Niemcami) – włoska flota wojenna wychodziła z bazy La Spezia, aby podjąć się na Malcie.

Śródziemnomorski epizod trwał tym razem niespełna dwa miesiące, bowiem już 29 października *Illustrious* wszedł po raz kolejny na stocznię w Birkenhead, aby przygotować się do dalszych działań, tym razem ponownie na Oceanie Indyjskim, a następnie aż na Pacyfiku.

POWRÓT OD FLOTY WSCHODNIEJ

W wyniku zwycięstwa Sprzymierzonych w rejonie Morza Śródziemnego oraz przechylenia się szali toczącej się Bitwy o Atlantyk na stronę anglo-amerykańską, Royal Navy – nalegana zresztą przez Amerykanów – zdecydowała się wysłać lotniskowiec *Illustrious* w skład Eastern Fleet, celem wzięcia bardziej czynnego udziału w wojnie z Japonią.

Długo też pędziasz w w. pobyty w stoczni w Birkenhead został przedłużony pokład lotniczy do 225,55 m (740 stóp), czyli powiększono go łącznie aż o 36,58 m (początkowa długość pokładu lotniczego wynosiła 189 m). Zwiększono również moc katapulty tak, aby możliwy był start samolotów *Barracuda* z pełnym obciążeniem oraz dodano parę podwojnych działek przeciwlotniczych Oerlikona.



Marzec 1943 r. – relatywnie wąska nadbudówka *Illustriousa* z dodatkowym masztem palowym oraz oha rułowe prawoburtowe „pom-pomy”.

Przed wyjściem na Ocean Indyjski zmieniony został skład hawajskich na lotniskowców samolotów. Tak – począwszy od grudnia 1943 roku – *Illustrious* miał:

- ♦ dwa dywizyjony samolotów bombowo-torpedowych *Barracuda II* (dywizjon 810 – 12 maszyn oraz 847 – 9 maszyn);
- ♦ dwa dywizyjony (830 i 833 po 14 samolotów) maszyn myśliwskich produkcji amerykańskiej *Corsair II*.

Te ostatnie miały skrzydła składane w górę, co znacznie ułatwiało ich ustawienie w hangarze.

W pierwszych dniach stycznia 1944 roku *Illustrious* wyszedł z Greenock w ujściu rzeki Clyde z przeznaczeniem na Ocean Indyjski. Ponieważ w tym okresie wojny przejście przez Morze Śródziemne nie było niebezpieczne, lotniskowiec udał się na Ceylon do bazy Trincomalee najkrótszą drogą przez Kanał Sueski.

Na miejscu znalazł się 31 stycznia i od 8 marca zaczął brać udział w akcjach bojowych na tym odległym od Europy akwenie:



Illustrious płynący wolno wzdłuż wybrzeża Południowej Afryki w styczniu 1943 r., przed powrotem do Wielkiej Brytanii.

- ♦ 8 marca 1944 roku – wypad w sąsiedztwie ciężkich okrętów w poszukiwaniu japońskich krążowników ciężkich *Aoba*, *Tone* i *Chikuma*, które parę dni wcześniej zatopiły dwa płynące bez eskorty statki nieopodal Wysp Kokosowych⁵²;
- ♦ 21 marca 1944 roku – wyjście w morze na spotkanie z amerykańskim lotniskowcem *Saratoga* (CV 3), a następnie przeprowadzenie wspólnych ćwiczeń;
- ♦ 16-21 kwietnia 1944 roku – udział wraz z 26 innymi okrętami w operacji „Cockpit”, której celem było zaatakowanie i zniszczenie japońskiej bazy morskiej na niewielkiej wyspie Sabang, leżącej u północnych krańców Sumatry.

W dniu 19 kwietnia z pokładu *Illustriousa* wystartowały 17 samolotów *Barracuda*, z których każdy uzbrojony był w dwie bomby o wadze 227 kg (500 funtów) oraz dwie o połowę lżejsze. Bombowce osłaniało 13 *Corsairów*.

W tym samym nalocie brało udział 61 samolotów z *Saratogi*, które zaatakowały jednostki stojące akurat w bazie, podczas gdy samoloty brytyjskie bombardowały cele lądowe.

Wszystkie samoloty powróciły na pokłady lotniskowców.

Po powrocie do bazy w Trincomalee na *Illustriousie* nastąpiły zmiany w hawajskich samolotach. Złężto dywizyjony 810 i 847 (łącznie 21 maszyn *Barracuda*), a w ich miejsce zaakceptowano samoloty bombowo-torpedowe Gummán TBF *Avenger* (dywizyjony 832 i 851, każdy po dziewięć samolotów).

Powysza zmiana spowodowana była planem zaatakowania rafinerii ropy naftowej w Surabai we wschodnio-północnym rejonie Jawy⁵³. W drodze do celu samoloty z lotniskowców musiały pokonać góry o wysokości sięgające 3000 metrów, co w powiązaniu z koniecznością przebiecia odległością stwarzało bardzo poważne techniczne utrudnienia dla samolotów *Barracuda* i stąd okresowa zmiana na inny typ maszyn.

Atak na Surabaję miał miejsce 27 maja 1944 roku. Ze względu na znaczną odległość od Trincomalee zespół okrętów wyznaczony do przeprowadzenia nalotu wszedł po drodze do zatoki Exmouth na zachodnim wybrzeżu Australii, gdzie uzupełniłno paliwo na niszczycielach towarzyszących lotniskowcom *Illustrious* i *Saratoga*.

W czasie ataku zostały zestrzelone 2 z 18 *Avengerów*, które wystartowały z brytyjskiego lotniskowca.

Po powrocie z operacji przeciwko Surabai na pokład *Illustriousa* powróciły dywizyjony samolotów *Barracuda* i 21 czerwca zaatakowano lotnisko i port w miejscowości Port Blait na Andamanach, niszcząc kilkanaście japońskich samolotów i topiąc kilka mniejszych jednostek.

W ostatnich dniach czerwca do Trincomalee weszły dwa dalsze lotniskowce typu *Illustrious* – *Victorious* i *Indomitable*. Po wyjściu 22 lipca brytyjskie lotniskowce „pancerne” *Illustrious* i *Victorious* osłaniały

⁵² Na południe od Sumatry. Krążowniki te miały za zadanie niszczyć żeglugg aliancką na trasie Australja-Aden. Było to operacja „SA No.1”, wnet jednak przerwano po zatopieniu brytyjskiego patrolowca *Behar* (7840 BRT, w g. linowch danych 6100 BRT) i nadaniu przez niego sygnału radiowego.

⁵³ Do upadku Holenderskich Indii Wschodnich doszło 15 sierpnia 1945 r. nieopodległa Indonezja w marcu 1942 r. Surabaja była ważną dla Holendrów bazą morską.

25 tm. akcję bardzo silnego zgrupowania okrętów artyleryjskich pod dowództwem adm. Somerville'a⁵⁴ przeciwko uprzednio wymienionej japońskiej bazie morską na wyspie Sahang, Zakrojona na znacznej skałę opiecacja ta, nosząca kryptonim „Crimson”, zakończyła się skutocznym sukcesem. Zatopiono dwa nieduże statki i zniszczono zbiorniki paliwa oraz urządzenia niewielkiego portu.

W czasie tej akcji myśliwiec *Illustrious* zestrzelił cztery japońskie samoloty myśliwskie, same nie ponosząc strat. Po powrocie *Illustrious* został skierowany do Durbanu, gdzie w okresie od 14 sierpnia do 10 października przeprowadzono kolejny remont i modernizację okrętu.

DZIAŁANIA W RAMACH BRITYJSKIEJ FLOTY PACYFIKU

Pod koniec 1944 roku, konkretnie 22 listopada, Royal Navy uformowała na Cejlonie potężny zespół okrętów, tworząc Brytyjską Flotę Pacyfiku (British Pacific Fleet, w skt. BPF)⁵⁵. Zespół ten, pod dowództwem adm. Brice'a A. Fräsera, składał się z następujących okrętów:

- ♦ lotniskowce *Illustrious*, *Victorious*, *Indomitable* i *Indefatigable*;
- ♦ okręty liniowe *King George V* i *Howe*;
- ♦ krążowniki lekkie *Steffisure*, *Argonaut*, *Black Prince*, *Ceylon*, *Newfoundland*, *Gambia* i *Achilles*;
- ♦ 22 niszczyciele.

Zadaniem BPF był podjęcie działań wojennych przeciwko Japonii początkowo w rejonie Holenderskich Indii Wschodnich, a następnie w wodach zachodniego Pacyfiku.

W czasie postępu *Illustrious* na stoczni w Durhanie wykonano – oprócz usuwania rozmaitych uszkodzeń i awarii, które miały miejsce w czasie służby na Oceanie Indyjskim – następujące prace:

- usunięto osmiolufowy „pom-pom” umieszczony za nadbudówką, co ułatwiło prowadzenie operacji lotniczych;
- dodano parę działek kal. 40 mm Boforsa;
- dodano kilka zdwojonych działek przeciwlotniczych kal. 20 mm Oerlikona.

Gdy *Illustrious* został oficjalnie wcielony w skład BPF miał następujące uzbrojenie:

- 16 armat uniwersalnych kal. 114 mm w zdwojonych wieżach, umieszczonych po dwie, po obu burtach w części dziobowej i tuflowej okrętu;
- 6 osmiolufowych „pom-pomów”;
- 3 działka kal. 40 mm Boforsa;
- 19 zdwojonych i 14 pojedynczych (łącznie 52 lufy) działek kal. 20 mm Oerlikona.

Natomiast stan bazowanych na lotniskowcu samolotów wynosił: dwa dywizjony – 1830 i 1833, każdy po 18 myśliwców *Corsair*; dywizjon 854 złożony z 21 samolotów bombowo-torpedowych *Avenger*.

Pierwszy dywizjon lotniskowców (First Aircraft Carrier Squadron), złożony z czterech uprzednio wymienionych okrętów był gotowy do działań 17 grudnia 1944 roku.

W dniu 20 grudnia 1944 roku dwa brytyjskie lotniskowce „pancerne” – *Illustrious* i *Indomitable* – wyszły w morze z zadaniem zbombardowania rafinerii ropy naftowej w Pangkalan Brandan. Ale gdy samoloty nadleciały nad cel okazało się, że rejon rafinerii skryty jest



Corsair z 1833 dywizjonu startuje 25 lipca 1944 r. z pokładu *Illustrious*, najprawdopodobniej celem patrolu.

całkowicie pod niskim pułapem chmur deszczowych. Wobec tego 16 *Avengerów* z dywizjonu 854 zbombardowało położony nieco bardziej na południe niewielki port Belawan Deli w północno-wschodnim rejonie Sumatry. Cztery samoloty *Corsair* z dywizjonu 1833 zrzucały bomby na lotnisko w miejscowości Medan, a osiem innych zaatakowało lotnisko Kota Raja.

Rafineria w Pangkalan została skutecznie zniszczona podczas następnego nalotu 4 stycznia 1945 roku, jednak *Illustrious* już nie brał udziału w tej akcji.

Kolejnie wyjście w morze *Illustrious* nastąpiło 16 stycznia 1945 roku. Tym razem płynęły wszystkie cztery brytyjskie lotniskowce. Dowódcą zespołu był kontradm. Philip Vian, który podniósł swoją flagę na *Indomitable*’u. Celem zgrupowania były zachodnie akweny Pacyfiku, gdzie siły amerykańskie szykowały się do uderzenia na wewnętrzny pierścień obrony Japonii, a trasa wiodła dookoła Australii.

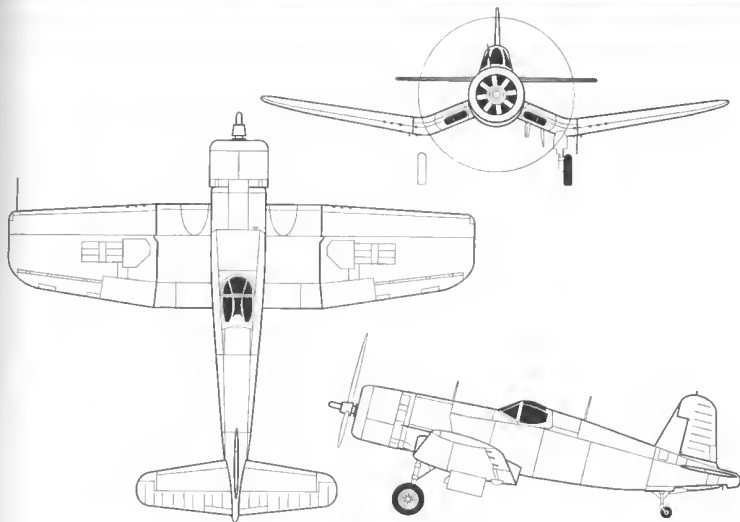
Niejaką „po drodze” 24 stycznia znaczna armada lotnicza z *Illustrious*, *Indomitable*’a, *Victorious* i *Indefatigable*’a, złożona z 43 samolotów *Avenger* uzbrojonych łącznie w 172 bomby o wagiomiarze 227 kg (po cztery na maszynę), 12 samolotów *Fairey Firefly* oraz 50 eskortujących myśliwców, zaatakowała dużą rafinerię ropy naftowej Pladze koło Palembangu na południowej Sumatrze, już na południowej półkuli. Nalot zakończył się sukcesem i znaczna część rafinerii została wyłączona z działania.

Podobny efekt miał drugi zmasowany atak na rafinerię Soengji Gietong, również w pobliżu Palembangu. W czasie tego ataku strona brytyjska poniosła dość znaczne straty, zestrzelonych bowiem zostało łącznie 16 samolotów z lotniskowców, z tego osiem z lotniskowca *Illustrious*. Straty japońskie – oprócz zniszczonej rafinerii produkującej paliwo lotnicze – wyniosły ponad 30 samolotów zestrzelonych w powietrzu i 38 zniszczonych na ziemi.

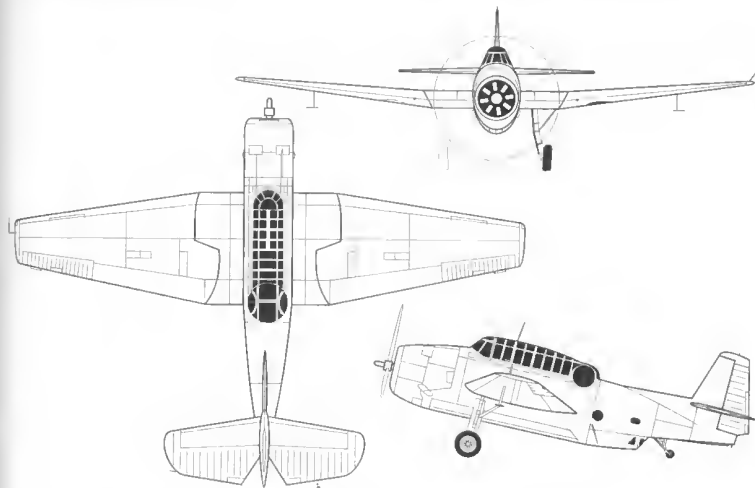
W kilkanaście minut po zakończeniu nalotu na rafinerię nastąpił japoński kontratak, w którym wzięło udział siedem samolotów. Co prawda wszystkie zostały stracone przed dotarciem do celu, jednakże *Illustrious* został dwukrotnie trafiony pociskami kal. 133 mm, wyrzylonymi przez artylerię brytyjskiego okrętu liniowego *King George V*, honującego się przed atakami japońskich dwusilnikowych bombowców

⁵⁴ Były to okręty liniowe *Queen Elizabeth*, *Vahant* i *Richelieu* (franc.), krążowniki liniowe *Renown*, krążownik ciężki *Cumberland*, krążowniki lekkie *Phoebe*, *Nigeria*, *Kenya*, *Ceylon*, *Gambia* (nowozel.) i *Trump* (hol.) oraz niszczyciele *Racehorse*, *Raiden*, *Rapid*, *Reverber*, *Rehoboth*, *Rotherham*, *Quilliam*, *Quality* i *Queen Mary* (austr.)

⁵⁵ Równolegle, tego samego 22 listopada utworzono też Flotę Wschodniolindyjską – East Indies Fleet, dowodzoną przez viceadm. Arthura Johna Powera. Obu ugrupowania powstały po likwidacji brytyjskiej Floty Wschodniej (Eastern Fleet).



Samolot myśliwski Chance-Vought Corsair, moc silnika 2450 KM, prędkość 740 km/h, uzbrojenie 6 kaemów kal. 12,7 mm lub 4 działka kal. 20 mm oraz 8 pocisków rakietowych plus 1450 kg bomb.

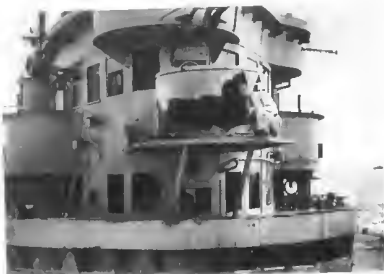


Samolot bombowo-torpedowy Grumman TBF-1C Avenger, moc silnika 1600 KM, prędkość 445 km/h, uzbrojenie 1 kaem kal. 12,7 mm, 2 kaemy kal. 7,62 mm, do 907 kg bomb lub amerykańska torpeda lotnicza Mk XIII kal. 569 mm (22,4 cala).

Za kilka sekund kamikaze – D4Y3 'Judy' – uderzył w pokład dziobowy *Illustriosa*.

Kawasaki Ki-48 (przezwane przez Amerykanów „Lily”). Był to jeden z licznych w II wojnie światowej przypadków ostrzelenia własnych jednostek („friendly fire”).

W wyniku niezliczonych trafień został na *Illustriousie* zniszczony lewoburtowy „pom-pom” oraz lewa strona nadbudówki i – co było znacznie ważniejsze i bardzo tragiczne – zginęło z tego powodu 12 członków załogi, a 21 zostało rannych.



Zniszczona uderzeniem skrzydła osłona anteny radaru typu 272 na tronie pomostu *Illustriosa* wskutek ataku kamikaze 6 kwietnia 1945 r. Czaszkę i gałki oczne lotnika znaleziono na pokładzie lotniczym, zaś jego ratunkowa dinghy (dostępnie wyposażenie, jak na misję samobójczą) zawisała na antenach radarowych.

10 lutego 1945 roku zespół brytyjskich okrętów BPF wszedł do Sydney, gdzie *Illustrious* udał się do wielkiego suchego doku (Captain Cook Dry Dock) o wymiarach 334 × 44,5 m, aby m.in. usunąć tam szkody poniesione wskutek „przyjaznego ostrzału” przez ww. brytyjski okręt liniowy. Głównym jednak problemem technicznym był dżganie wału i śruby środkowej, co było prawdopodobnie efektem uszkodzenia doznanego podczas nalotu 10 stycznia 1941 roku. Wobec dużych trudności usunięcia poważnej usterki zdecydowano się na odłączenie (!) wału z centralnej siłowni tak, że lotniskowiec stał się okrętem dwusilnikowym o zmniejszonej o 1/3 mocy. W efekcie maksymalna prędkość wynosiła 24 węzły.

15 marca 1945 roku *Illustrious* dołączył do pozostałych lotniskowców brytyjskich. Miało to miejsce na wyspie Manus w archipelagu Wysp Admiralicji leżących na północny wschód od Nowej Gwinej, gdzie znajdowała się baza operacyjna przygotowana do uderzenia i desantu na Okinawę.

Okinawa, największa wyspa archipelagu Rinkiu, który rozciąga się łukiem między Formozą⁴⁶, a macierzystymi wyspami Japonii, stanowiła najbardziej umocniony punkt w stworzonym przez naturę wewnętrznym pierścieniu obronnym cesarstwa.

Złamanie Japonii bez przerwania owego pierścienia wewnętrznego było zdecydowanie niemożliwe. Lotnictwo dalekiego zasięgu, choćby użyte w maksymalnej liczbie maszyn, nie miało szans na zadanie Japonii zdecydowanego i ostatecznego ciosu. Przede wszystkim

z powodu zbyt dużych odległości od amerykańskich baz lotniczych na wyspach Ginam, Tinian i Saipan w archipelagu Marianów, które wynosiły około 1500 mil morskich, a także z powodu konieczności utrzymania w czasie lotu znacznej wysokości dla uniknięcia ognia artylerii przeciwlotniczej zarówno okrętowej, jak i późnej lądowej.

Po zdobyciu wyspy Iwo-dżima (w polskiej literaturze nazwa pisana też jako Iwo Jima), leżącej w połowie drogi między Marianami i Wyspami Japońskimi, 660 mil morskich na południe od Tokio, dowództwo sił amerykańskich doszło do wniosku, że dla utworzenia odpowiednich pozycji wyjściowych na Japonię należało zdobyć jeszcze jedną wyspę, na której można będzie zbudować lotnisko.

Taką wyspą była Okinawa. Desant na tę wyspę przewidziano na dzień 1 kwietnia 1945 roku, lecz bombardowania Okinawy zarówno z morza, jak i z powietrza rozpoczęły się grubo wcześniej.

W odległości około 200 mil morskich na południowy zachód od Okinawy znajdowała się grupa wysp o nazwie Sakishima Gunto, a na kilku z nich Japończycy posiadali bazy lotnicze. Aby więc odebrać od tej strony ewentualną pomoc dla zaatakowanej Okinawy Amerykanie postanowili wykonać równoczesne uderzenie na archipelag Sakishima Gunto. Zadanie to przypadło zespołowi lotniskowców brytyjskich, które wraz z pozostałymi okrętami BPF utworzyły zespół operacyjny okrętów Task Force 57 wchodzący w skład Piątej Floty US Navy.

26 marca *Illustrious* wraz z TF 57 znalazł się w pobliżu wysp Ishigaki i Miyako w grupie Sakishima Gunto (patrz mapa na następnej stronie) i horyzyskie samoloty pokładowe rozpoczęły bombardowanie lotnisk, urządzeń portowych, koszar i innych obiektów wojskowych zgodnie z założeniami operacji o kryptonimie „Iceberg” („głota lodowa”).

Akcję tę prowadzono niemal nieprzerwanie aż do 8 kwietnia. W trakcie jej trwania, 6 kwietnia *Illustrious* stał się celem samobójczego ataku kamikaze w samolocie Yokosuka D4Y3 (nazwanego przez Amerykanów „Judy”). Co prawda dzięki niezwykle gęstemu ogniomu obrony przeciwlotniczej (w ciągu kilku minut wystrzelono na lotniskowcę prawie 1400 pocisków z działek plot.) udało się zestrzelić samolot przed uderzeniem w pokład, jednakże eksplozja ładunku wybuchowego samobójcy w wodzie tuż koło burty spowodowała znaczne uszkodzenia płyty i elementów konstrukcji kadłuba okrętu w jego części podwodnej.

W dniu 8 kwietnia wydano teżkaz zastąpienia lotniskowca *Illustrious* przez bliźniaczego *Formidable'a*, jednakże do 13 kwietnia ten pierwszy prowadził jeszcze ataki na obiekty wojskowe w północnej części Formozy.

Region działań *Illustriosa* w styczniu 1945 r.



⁴⁶ Dłsi handziej znana pod chińską nazwą Tajwan. Nazwa Formoza pochodzi z języka portugalskiego – „Ilha Formosa”, czyli „piękna wyspa”.



Rejon walk *Illustrious* i TF 57 w okresie marzec-kwiecień 1945 r.

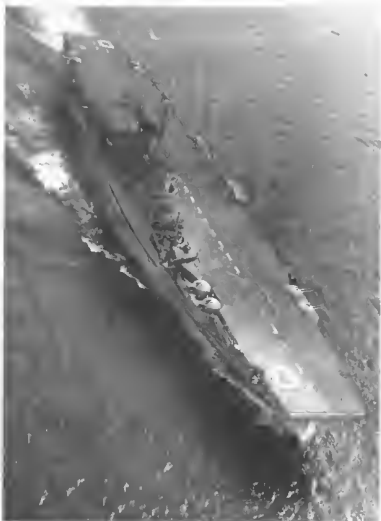
W czasie walk pod Sakishima Gunto i Formozą straty samolotów *Illustrious* wyniosły trzy *Acengry* i dziewięć *Corsairów*.

W bazie w zatoce San Pedro na wyspie Leyte lotniskowiec *Illustrious* przebywał do 1 maja, kiedy to został odesłany do Sydney, a stamtąd 25 maja wyszedł w długi rejs bez eskorty do Wielkiej Brytanii. Do Rosyth przybył 27 czerwca 1945 roku, kończąc tym samym swoją działalność bojową.

Po wojennych przygodach i uszkodzeniach *Illustrious* został skierowany po raz kolejny na sukcznię, tym razem w bazie Royal Navy w Rosyth. Remont planowano początkowo na okres około czterech miesięcy, lecz tymczasem skończyła się II wojna Światowa i prace związane z remontami okrętów zeszły na plan dalszy i postój na stoczni trwał przez rok, do czerwca 1946.

Po dokonanych naprawach i wyposażeniu w nowoczesne urządzenia radarowe i radiokomunikacyjne *Illustrious* został przeklasyfikowany na jednostkę szkolną oraz okręt do przeprowadzania różnych prób. Z powodu małej prędkości lotniskowiec odstawiono ilo rezerwy na okres około 20 miesięcy (lata 1947-1948) i dopiero od września 1948 roku służył dla próbných startów i lądowań dla nowych rodzajów samolotów z napędem turbośmigłowym oraz odrzutowym. Większość brytyjskich pilotów morskich szkolonych w latach 1948-1954 dokonywała swych pierwszych lądowań pokładowych właśnie na *Illustrious*.

Illustrious w 1945 r. z samolotami „made in USA” oraz nowoczesnym wyposażeniem radarowym.



Piękne ujęcie *Illustriousa* podczas prób lotniczych w 1947 r. Tor katapulty prawie niewidoczny.

W listopadzie 1951 roku *Illustrious* został użyty jako transportowiec oddziałów wojskowych z Wielkiej Brytanii na Cypr w związku z antybrytyjskimi wystąpieniami w Egipcie. Swoją ostatni rejs odbył w sierpniu 1954 roku.

W grudniu 1954 roku lotniskowiec został ostatecznie wycofany ze służby czynnej i stał w rezerwie w zatoce Gareloch w boku od estuarium rzeki Clyde, na północy zachód od Glasgow. Po decyzji z 11





października 1956 roku, aprobowanej kasieję *Illustriousa*, 3 listopada 1956 został sprzedany na złom British Iron and Steel Corp. (BISCO). Złomowano go w roku następnym w Faslane, choć niektóre opracowania podają błędnie rok 1956 jako datę rozbiórki⁵⁷.

W okresie działań wojennych lotniskowcem dowodziło łącznie sześciu komandorów. Byli to:

- ♦ od stycznia 1940 roku kmdr D. W. Boyd;
- ♦ od lutego 1941 kmdr G. S. Tuck;
- ♦ od października 1941 kmdr A. G. Talbot;
- ♦ od sierpnia 1942 kmdr R. L. B. Conliffe;
- ♦ od maja 1944 kmdr C. E. Lambie;
- ♦ od lipca 1945 kmdr W. D. Stephens.

Pierwszy z nich wrócił na lotniskowce *Illustrions* w roku 1942 jako kontradmirał zespołu lotniskowców Floty Wschodniej.

Samoloty lotniskowca uzyskały łącznie 51 pewnych zwycięstw i dziewięć prawdopodobnych, dwie dalsze maszyny przeciwnika zostały zestrzelone przez ugrupowanie przeciwlotniczą okrętu. Oprócz tego własne samoloty pokładowe zatopiły sześć statków handlowych (20 399 BR⁵⁸) oraz okręt liniowy *Conte di Carcaro* i pięć mniejszych okrętów.

HMS Formidable

Jak już wcześniej wspomniano, lotniskowce *Formidable* został wcielony do służby w Royal Navy jako drugi z kolei okręt typi *Illustrions*, mimo że jego budowę rozpoczęto na stoczni Harland & Wolff w Belfaście w miesiąc później niż bliźniaczego *Victoriosa* w Newcastle-on-Tyne.

Wodowanie okrętu odbyło się dnia 17 sierpnia 1939 roku, kiedy nad Europą gromadziły się już chmury nadechodzącej wojny. Ze wszystkich państw, które wzięły w niej udział, najbardziej intensywnie przygotowania czyniły Niemcy. Już 5 sierpnia 1939 roku udał się w morze zbiornikowiec zaopatrzeniowy Kriesemarine *Altmark*, który miał służyć jako okręt pomocniczy w korsarskich wyprawach „pancerników kieszonkowych”, w dwa dni po wodowaniu *Formidable’a* wyszło z portów na tzw. pozycje oczekiwania 13 niemieckich l-botów, a 21

sierpnia „pancernik kieszonkowy” *Admiral Graf Spee*⁵⁹. W tym samym czasie Niemcy rozcyk rozmowy ze Związkiem Sowieckim dotyczące wspólnego rozbiórki Polski, co nastąpiło 17 września 1939 roku.

Matką chrzestną podczas ceremonii wodowania lotniskowca *Formidable* była Lady Kingsley-Wood, żona ówczesnego sekretarza ds. lotnictwa.

Wymiary, uzbrojenie, opancerzenie i mechanizmy napędowe (liczba kotłów i ich rodzaj, liczba zespołów turbinowych, ich moc) oraz osiągnięta prędkość były początkowo identyczne jak na pierwszy w lotniskowcu z tej serii. Jedyną różnicą był nieco dłuższy pokład lotniczy, którego długość wynosiła na *Formidable'u* 204,2 m (długość pokładu lotniczego *Illustrionsa* wynosiła podczas oddania do służby 189 m).

Wcielenie okrętu do służby nastąpiło 24 listopada 1940 roku, w okresie bardzo trudnym dla Wielkiej Brytanii, gdy po upadku Francji, Belgii i Holandii została ona osamotniona w walce ze zbrojną koalicją Niemiec i Włoch.

Nie wiele dziwnego, że już w ciągu miesiąca od wejścia do służby *Formidable* został wysłany w rejon Srodkowego Atlantyku w poszukiwaniu – zresztą bezowocnym – niemieckich rajderów na mniej lub bardziej odległych akwenach oceanicznych.

Pobyt *Formidable’a* w tym rejonie nie trwał długo, bowiem po poważnych uszkodzeniach jakich doznał bliźniaczy *Illustrions* 10 stycznia 1941 roku *Formidable* otrzymał rozkaz dołączenia do osłabionej Floty Środkziemnomorskiej.

Lotniskowce udał się w daleką podróż wokół Afryki, po drodze zaatakował wyznaczone cele w portach włoskich kolumnie w wschodniej części Afryki – Kismaju (dziś Kismaayo) i Mogadiszu w południowej części Somali oraz Massau (dziś Mutsa i lub Mutsiwa) w Erytrei nad Morzem Czerwonym. Następnie, 10 marca 1941 roku *Formidable* przeszedł przez Kanał Sueski i dołączył do zespołu adm. Cunninghama.

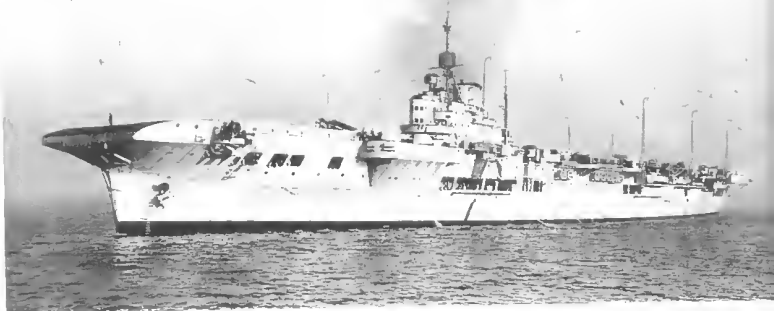
KŁĘSKA FLOTY WŁOSKIEJ POD MATAPANEM

W dniu 27 marca w godzinach porannych na akwenie na południe od Cieśniny Messyńskiej nastąpiło spotkanie kilku silnych zespołów włoskich okrętów wojennych pod dowództwem adm. Angelo Jachino.

⁵⁷ Bliższe szczegóły niemieckich przygotowań do wojny znaleźć możemy – między innymi – w książce Andrzeja Peteczeko, *Burza nad Atlantykiem*, t. 1, Warszawa 1999.

⁵⁸ Z kolei H. T. Lennin, *British Battleships and Aircraft Carriers*, New York 1972, s. 98, pisze, że *Illustrions* został sprzedany Shipbreaking Industries i 3 listopada 1956 t. przysłał do Faslane celem pocięcia. Na marginesie – Faslane leży w Szkocji, w pobliżu Glasgow. Od dłuższego czasu jest tam baza brytyjskich atomowych okrętów podwodnych, w tym m.in. uzbrojonych w pociski balistyczne, wplewa *Polaris*, a teraz *Trident*.

Świeżo ukończony w 1940 r. *Formidable*.





Klasyzna, lekko wyretuszowana fotografia *Formidable'a* w wojennym kamuflażu. Na dźwibie postawiona kulryna „palivada” i przeciwdziałająca podmuchom.

- W skład wymienionych zespołów wchodziły następujące okręty:
- świeżo zbudowany okręt liniowy *Vittorio Veneto*;
- krążowniki ciężkie *Zara*, *Pola*, *Fiume*, *Trieste*, *Trento* i *Bolzano*;
- krążowniki lekkie *Duca degli Abruzzi* i *Garibaldi*;
- 17 niszczycieli.

Jak wynika z powyższego zestawienia, włoska marynarka wojenna wysłała w morze prawie całą posiadaną w owym czasie flotę wojenną. Celem zaczynającej się wyprawy było przecięcie morskich linii komunikacyjnych na trasie Egipt-Grecja, którymi płynęło zaopatrzenie dla stacjonujących w tym czasie w Grecji oddziałów Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego.

Wyprawa włoskich okrętów doszła do skutku „dzięki” silnym naleganiom ze strony Kriegsmarine, co wiązało się z planowanym niemieckim atakiem na kraje bałkańskie – Jugosławię i Grecję. Należy podkreślić, że strona włoska podjęła się wykonania towarzyszącej operacji z dużymi oporami, a nawet wręcz niechęcią.

Mimo statannego przestrzegania tajemnicy adm. Cunningham, dowódca Floty Śródziemnomorskiej, już 25 marca nyskał od wywiadu brytyjskiego pierwsze wiadomości o szykowanej przez flotę włoską operacji.

Po rozpatrzeniu wszystkich możliwości celu takiej wyprawy Brytyjczycy doszli do słusznego wniosku, że celem wypadu może być either zaatakowania konwojów na trasie Aleksandria-Kreta-Piteus.

W związku z takimi domysłami adm. Cunningham wydał 26 marca rozkaz, który polecał przygotowanie gotowości do wyjścia w morze podległym mu zespołom okrętów. Admirał przewidywał, że do spotkania z okrętami włoskimi powinno dojść na wodach na południe od Krety.

Cunningham dysponował następującymi okrętami:

- okręty liniowe z *Ilarspite* (jednostka flagowa admirała), *Barham* i *Valiant*;
- lotniskowce *Formidable* (d-ca kmdt A. W. la T. Bisset, na pokla-

- dzie również kmdr adm. D. W. Boyd, do niedawna – jako komandor – dowódca bliźniaczego *Illustriousa*);
- krążowniki lekkie *Orion*, *Ajax* i *Perth* (australijski);
- 12 niszczycieli.

Na lotniskowcu *Formidable* bazowało wówczas 13 samolotów myśliwskich *Fulmar*, tworzących dywizjony 803 oraz 806, 10 samolotów bombowo-torpedowych *Fairey Albacore* (siedem z dywizjonu 826 i trzy z dywizjonu 829) i cztery samoloty torpedowe *Swordfish* z dywizjonu 829.

Główny zespół okrętów brytyjskich wyszedł z Aleksandrii w morze wieczorem 27 marca i skierował się w stronę wyspy Gavdos na południe od Krety. Pozostałe zespoły miały dołączyć w tym rejonie następnego dnia w godzinach porannych.

Wczesnym rankiem 28 marca z lotniskowca wystartowały samoloty rozpoznawcze i o godz. 07.20 pilot dostrzegł zespół włoski złożony z czterech krążowników i czterech niszczycieli, a pilot drugiej maszyny doniósł o 07.35, że również zaobserwował cztery krążowniki i sześć niszczycieli.

W kilkanaście minut później ten sam pilot – por. A. S. Whitworth – zameldował, że widzi trzy okręty liniowe w asyście niszczycieli. Po kilku dalszych minutach z gniazda bocznego krążownika lekkiego *Orion* dostrzeżono okręty włoskie, które wkrótce rozpoznano jako trzy krążowniki ciężkie typu *Trieste* w asyście niszczycieli.

Pomieważ główne siły brytyjskie znajdowały się jeszcze w odległości około 100 mil morskich, dowódca zespołu krążowników, do którego należał *Orion* – wiceadm. Henry Daniel Pridham-Wippell, zdecydował się na dość ryzykowny manewr wciągnięcia znacznie silniejszego przeciwnika w walkę, aby zatrzymać go do nadejścia brytyjskich sił głównych. Wiceadmirał liczył też na samoloty torpedowe lotniskowca *Formidable*.

Brytyjskie krążowniki lekkie (w tym jeden australijski – przyp. red.) i niszczyciele ruszyły prowokacyjnie na zbliżenie do zaobserwo-

wanych jednostek włoskich, które – gdy dystans zmniejszył się o godz. 08.12 do 22 500 metrów – otworzyły ogień z armat kal. 203 mm. Rozpoczął się poranna faza bitwy, nazwana później bitwą u przylądka Matapan.

Gdy admiral Cunningham otrzymał wiadomość o natknięciu się na okręty włoskie i rozpoczęciu wymiany ognia zdecydował, że należy jak najszybciej zaatakować przeciwnika przy pomocy będących do dyspozycji samolotów, bo tylko one mogły pokonać w krótkim czasie odległość około 70 mil morskich dzielących miejsce bitwy od aktualnej pozycji zespołu brytyjskiego. Wysłał więc rozkaz startu samolotom stacjonującym w bazie lotniczej w Maleme na Krecie i równocześnie polecił, aby na *Fornidabile* u przygotowania do startu zespół samolotów torpedowych.

O godzinie 09.20 wydano rozkaz startu i lotniskowce poczęły wyłuszczać pod wiatr i samoloty zaczęły ustawiać się na pokładzie w porządku startowej.

Pierwszy zespół atakujący składał się z sześciu samolotów *Albatros* z dwyjazdźni 826, uzbrojonych w torpedy lotnicze kal. 450 mm Mk XII, mające zasięg 1370 m przy prędkości 40 węzłów lub 3200 m przy 27 w. Nastawione one były na zanurzenie kilku torped, aby w przypadku trafienia okrętu nieprzyjacielskiego wyzwać go jak największe szkody.

Samoloty torpedowe prowadził kpt. Getald Saunt, dowódca dwyjazdźni 826. Jako osłona przeciwko ewentualnym atakom nieprzyjacielskich samolotów wystartowały dwa samoloty myśliwskie *Fulmar* i dodatkowo jeden *Swordfish* jako jednostka obserwacyjna.

Kapitan Saunt ze swoim zespołem leciał w kierunku północno-zachodnim, gdzie powinny znajdować się krążowniki włoskie, atakując o godz. 08.00 zespół Pridham-Wippella.

Kilka minut przed jedenastą lotnicy dostrzegli zespół brytyjski, złożony z czterech krążowników lekkich w towarzystwie trzech niszczycieli, a w chwili potem włoski okręt liniowy z czterema niszczycielami. Saunt natychmiast zdecydował się na atak na okręt liniowy.

Trzy torpedowe *Albatrosy* zatoczyły łuk by zejść na dogodną do ataku pozycję. Jednak niesprzyjający wiatr oraz duża prędkość poruszania się celu sprawiły, że samoloty pierwszej fali mogły rozpocząć atak dopiero o godz. 11.25. Cała trójka samolotów torpedowych ruszyła do ataku od strony słońca. Kapitan Saunt celował swoim samolotem wprost w kadłub włoskiego pancernika.

Zwłoniąca torpeda z pluskiem wpadła do wody i pomknęła ku strzelającemu ze wszystkich dział okrętowi. Saunt przeleciał nisko nad masztami pancernika i poderwał maszynę do góry.

Druga fala samolotów torpedowych schodziła do ataku.

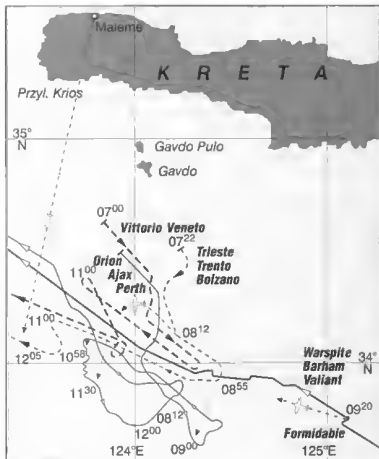
Admiral Cunningham zdawał sobie sprawę, że o ile nie uda mu się zmniejszyć prędkości okrętów włoskich, wówczas odalają one skryć się pod osłonę własnego lotnictwa. Wiedział doskonale, że należy wykorzystać moment, kiedy zespół włoski pozbawiony jest z jakiejś przyczyny osłony powietrznej, i kiedy są szanse uszkodzenia, a może nawet zniszczenia jednego z okrętów adm. Jachino.

Gdy z meldunków kpt. Saunta i wiecادم. Pridham-Wippella dowiedział się, że przeciwnikiem jest pancernik *Vittorio Veneto*, postanowił przeciwko niemu skierować wszystkie samoloty jakie miał w dyspozycji.

O godzinie 12.22 wystartowały maszyny drugiego rzutu.

W tym razem dowódca dwyjazdźni 829, kpt. J. Dalryell-Stead, miał w swoim zespole uderzeniowym trzy *Albatrosy* i dwa *Swordfishy*. Osłonę stanowiły dwa myśliwce *Fulmar* z dwyjazdźni 803.

W międzyczasie ze wszystkich stron poczęły nadlatywać samoloty brytyjskie zaalarmowane sygnałem adm. Cunninghama. Trzy *Swordfishy* z dwyjazdźni 815 z Maleme na Krecie odzalały o godz. 12.05 zespół wiecادم. Laigle Sansonettiego i zaatakowały torpedami krążow-



Bitwa u przylądka Matapan – faza poranna.

nik ciężki *Bolzano*. Niestety, żadna z nich nie trafiła w cel.

Z lotnisk na terytorium greckim wystartowały również dwyjazdźni bombowe. O godzinie 14.20 trzy *Blenheimy* z 84 dwyjazdźni lotnictwa bombowego RAF-u zaatakowały pancernik *Vittorio Veneto*. Atak ten również nie przyniósł żadnych rezultatów. Tak samo duży nalot przeprowadzony przez sześć *Blenheimów* ze 113 dwyjazdźni bombowego o godz. 14.50 nie spowodował uszkodzeń włoskich okrętów wojennych.

O godzinie 15.10 zespół uderzeniowy kpt. Dalryell-Stead dostrzegł poszukiwany cel – pancernik *Vittorio Veneto*. W pobliżu kręcił się samolot zwiadowczy 4F, pilotowany przez por. Ellisa.

– *Atakujemy od strony słońca!* – postanowił kapitan.

Zniżył swoją maszynę do wysokości 1500 metrów. Teraz dopiero zauważyli go Włosi i czolowy niszczyciel eskadry otworzył silny ogień przeciwlotniczy.

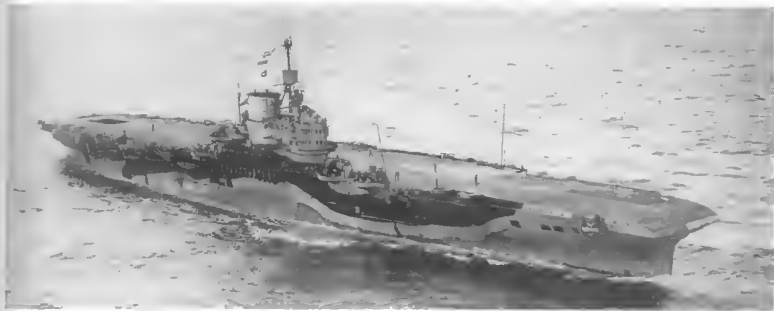
Trzy atakujące *Albatrosy* szły tymczasem prosto na potężny pancernik. W odległości około 3000 metrów przed dziobem rozprysnęły się nagle na boki. Dwie maszyny runęły na prawo, a jedna na lewo, by po wykonaniu ostrych skrętów zaatakować okręt liniowy z obu jego stron, jednocześnie pod różnymi kątami. W takiej sytuacji dowódca *Vittorio Veneto* miał tylko jedno wyjście – instawie się równoległe do przyspieszającej linii ataku, by naciąć jak najmniejszą powierzchnię swojego okrętu.

Podstawną komendzie na ster pancernik poczęł powoli skręcać w prawo. W tym samym momencie samolot kapitana znajdującego się już w odległości około 900 metrów zrzucił torpedę. W kilkanaście sekund potem włoska artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła samolot dowódcy dwyjazdźni 829.

Podczas gdy kpt. Dalryell-Stead przeżywał ostatnie sekundy swojego życia, dwie pozostałe maszyny – 5K i 4B – zdecydowały się zaatakować pancernik z lotu nurkowego. Z wysokości 2500 metrów poczęły spadać gwałtownie w dół.

W tym samym momencie po lewej burcie, w okolicy rufy pancernika wykłóła potężna fontanna wody.

Vittorio Veneto został trafiony! Do celu doszła torpeda rzucona przez



Formidabile w swej pierwotnej postaci.

samolot kpt. Dalyell-Stead. Potężny pancernik zatrzęsł się cały pod gwałtownym uderzeniem. Po chwili przechylił się mocno na lewą burtę, zwolnił swój bieg i w kilka minut po trafieniu torpedą, o godz. 15.30, maszyny okrętu zastopowały i *Vittorio Veneto* stanął.

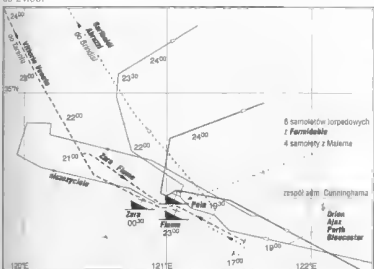
Pierwszy poważny cios w brawie pod Matapanem został zadany. Okręt flagowy, ciężko uszkodzony, kołysał się bezradnie w miejscu na lekkiej falie.

Torpeda, którą rzucił w ostatnim swoim ataku kpt. Dalyell-Stead, trafiła w część rufową pancernika koło lewej śruby, około 6 metrów poniżej linii wodnej. Na skutek gwałtownego wybuchu odmówiły posłuszeństwa pompy urządzenia sterowego, ster zaczął się i okręt nie mógł utrzymać kursu. Przez kilka minut rufy były jeszcze obracane się, jednak o godz. 15.30 pancernik zastopował.

Natychmiast po trafieniu okrętu na rufę ruszyły służby awaryjne, aby usunąć uszkodzenia. Przy bliższym badaniu okazało się, że eksplozja torpedy wygięła zewnętrzny, lewy wał śrubowy, tak że na raz nie nadawał się on do użytku. Zniszczeniu uległ również system smarowania wewnętrznego lewego wału śrubowego oraz fundamenty jego łożysk nośnych. Do części rufowej okrętu wdarło się przez wyrwany wybuchem otwór około 4000 t wody i pancernik przechylił się na lewą burtę i rufę.

Zespół adm. Jachino znajdował się w odległości 420 mil morskich od Tarentu – najbliższej bazy włoskiej marynarki wojennej. Zawsąd czyhało na niego niebezpieczeństwo. Admirał zdawał sobie sprawę, że aż do zapadnięcia zmroku należy oczekiwać dalszych nalo-

śkiwa w przyłaski Matapan – 28 marca 1941 r. – była nocna od godz. 17.00 do 24.00.



tów lotniczych, w nocy zaś istniała możliwość ataku torpedowego niszczycieli. Potężny, ale uderzeniowy pancernik przedstawiał łatwy i niezwykle atrakcyjny cel.

Drużyny awaryjne uwiły się jak w ukropie. Już po kilkunastu minutach przyjeżdżał meldunek na pomost, że można ruszyć obciąża prawymi turbinami. Poważnie uszkodzone urządzenia sterowe musiano zastąpić sterowaniem ręcznym.

Vittorio Veneto tuszył powoli w kierunku na Tarent. Ciągle jeszcze przechylił na lewą burtę osiągając jednak 16 węzłów prędkości.

Potucznik Whitworth, który objął komendę nad dywizjonem po śmierci kpt. Dalyell-Stead, zameldował po powrocie na *Formidabile'a*, że pancernik *Vittorio Veneto* został trafiony jedną lub dwiema torpedami. Admirał Cunningham zrozumiał natychmiast, iż należało za wszelką cenę kontynuować ataki na zespół włoski, oraz że należy bezwzględnie utrzymać kontakt z okrętami adm. Jachino.

O godzinie 17.50 z katalupły flagowego *Warspite'a* wystartował wolnosamolot pływakowy *Swordfish*, pilotowany przez kpt. Boltra.

Po 30 minutach lotu, o godz. 18.20, kpt. Bolt dojrzał w dole uszkodzony pancernik. W kilka minut później donosił adm. Cunninghamowi:

Nieprzyjaciel znajduje się w pozycji 35°05'N, 24°E, kurs 300°, prędkość 12-15 węzłów.

Dowódca Mediterranean Fleet szybko obliczył swoje szanse. Odległość między obydwojema zespołami wynosiła obecnie 50 mil morskich, przewaga zaś prędkości okrętów brytyjskich 8-10 węzłów. Na zmniejszenie odległości do dystansu 20 mil, dogodnego do otwarcia ognia, potrzeba było trzech do czterech godzin, a wtedy będzie zupełnie ciemno i możliwość odnalezienia Włochów znacznie zmalała.

Z pokładu lotniskowca wystartował już po raz trzeci tego dnia zespół uderzeniowy. Konradmiral Boyd zgromadził wszystkie zdolne do natychmiastowego lotu maszyny. Sześć *Albatrosów* z 826 dywizjonu i dwa *Swordfishy* z 829 dywizjonu uzupełniły paliwo i zostały uzbrojone w torpedy. Dowództwo nad całością objął kpt. Saunt, który już przed południem prowadził samoloty do ataku na *Vittorio Veneto*.

Zespół uderzeniowy miał zaatakować uszkodzony pancernik, aby dobić go zupełnie lub przynajmniej całkowicie uderzyć. Do starujących z *Formidabile'a* maszyn miały jeszcze dołączyć dwa *Swordfishy* z 815 dywizjonu z Maleme, pilotowane przez por. F. M. A. Torrens-Spence'a i ppor. J. L. Kigella.

Samoloty z Maleme nadleciały nad włoskie ugrupowanie o godz. 18.10 i zgodnie z rozkazami oczekiwały na zespół uderzeniowy z lotniskowca, który miał zaatakować Włochów w kilkanaście minut po



zapałnieniu zmrzoku i po wykonaniu zadania powinien był lądować na lotnisku w Malencie, ponieważ nocne lądowanie na *Formidable'u* tak dużej liczby samolotów mogło okazać się zbyt ryzykowne.

Niezależnie od nadziei pokładanych w ataku lotniczym, adm. Cunningham wydał rozkaz niszycielom swojego zespołu (stanowiły one floty 2, 10 i 14), aby przygotowały się do nocnego ataku torpedowego na okręty przeciwnika.

O godzinie 18.55 kpt. Bolt raportował dalsze szczegóły:

Nieprzyjaciel przeprowadził koncentrację swoich sił. Dotychczas zostały zidentyfikowane następujące jednostki – jeden pancernik, sześć krążowników i 11 niszczycieli.

Raport ten przeleci również Włosi. Po rozszyfrowaniu go adm. Jachino zdziwił się, jak był on dokładny. Zazdrościł w tej chwili admirałowi brytyjskiemu, że miał tak doskonale dane o przeciwniku. O sośle nie mógł tego powiedzieć. W dalszym ciągu nie wiedział ani ile jednostek poza zespołem krążowników lekkich liczył zespół Royal Navy, ani też gdzie się on znajduje.

W kilka minut później, kpt. Bolt miał ponownie zadziwić włoskiego admirała, kolejny bowiem meldunek brytyjskiego obserwatora hrzmiał:

Nieprzyjaciel płynie w pięciu kolumnach. Licząc od lewej do prawej – trzy niszczyciele, trzy krążowniki, okręt liniowy typu Littorio i dwa niszczyciele, trzy krążowniki ciężkie i dwa lekkie. Osłonę przeciwpodwodną stanowią cztery niszczyciele.

Słońce zaszło o godz. 18.51. Piloci w samolotach zespołu niderlandzkiego widzieli jeszcze w oddali wysokości krwawo czerwony dysk zapadający w ciemnoniebieską, gładką toń. Było jednak jeszcze za jasno i ciemne maszyny wyraźnie odbijały od oświetlonych ostatnimi promieniami obłoków.

O godzinie 19.15 adm. Jachino, któremu meldowano o krążących w oddali samolotach brytyjskich, wydał rozkaz zmiany kursu. Jednocześnie cztery towarzyszące niszczyciele zaczęły stawiać gęstą zasłonę dymną, aby jak najbardziej utrudnić spodziewane ataki lotnicze.

Niemal równocześnie kpt. Saint dał sygnał do ataku. Krążące już od dłuższego czasu samoloty poczęły jeden po drugim, spadać w dół.

W tym momencie włoskie krążowniki zapaliły reflektory i złapały samolot Sainta w stózek oślepiającego światła. Mimo to udało się zrzucić torpedę w doł, jak się wydawało obserwatorowi, momencie. Siedem pozostałych samolotów pochyliło się swoich torped w ciągu niespełna dwóch minut i nocny atak lotniczy zakończył się.

W jego efekcie jednakże *Vittorio Veneto* nie doznał dalszych uszkodzeń, natomiast jedna torpeda lotnicza trafiła krążownik ciężki *Pola*.

O godzinie 20.18 adm. Jachino wydał rozkaz wiceadm. hr. Carlo Cattaneo, aby zawrócił z ciężkimi krążownikami *Zara* i *Fiume* oraz z czterema niszczycielami na ratunek uszkodzonym bliźniaczce krążownikowi *Pola*.

9 maja 1945 r. – *Formidable* trafiony przez kamikaze.

Okręty wiceadm. Cattaneo odeszły zgodnie z rozkazem, a siły główne – *Vittorio Veneto*, *Trento*, *Trieste* i *Bolsano* wraz z niszczycielami – pułkowały się na kurs 323° i z prędkością 19 węzłów podążały w kierunku Tarentu. Krążowniki lekkie *Garibaldi* i *Duca degli Abruzzi* zostały już wcześniej odesłane do Brindisi i teraz znajdowały się już bardzo daleko od pozostałych okrętów włoskich.

O godzinie 22.30 na okręcie flagowym adm. Jachino zaobserwowano nagle snop dalekiego światła silnego reflektora, a następnie błyski salw artyleryjskich w odległości około 40-45 mil morskich.

I dywizjon włoskich krążowników ciężkich wdał się w walkę nocną.

Po otrzymaniu meldunku o uszkodzeniu włoskiego pancernika adm. Cunningham zbliżył się z okrętami swojego zespołu do nierochemionej jednostki, którą wzięto za *Vittorio Veneto*, podczas gdy w rzeczywistości był to krążownik ciężki *Pola*.

Około godz. 22.30 brytyjskie pancerniki *Warspite*, *Barham* i *Valiant* otworzyły gwałtowny ogień, równocześnie niszczyciele zapaliły silne reflektory. W ich świetle włoskie krążowniki ciężkie *Zara* i *Fiume* zostały dosłownie w ciągu kilkunastu minut rozstrzelane i zatopione.

Włosi stracili też od brytyjskich torped niszczyciele *Affieri* i *Carducci*. Uszkodzony przedtorpedą lotniczą krążownik *Pola* został przed świtem posłany na dno torpedami niszczycieli *Jervis* i *Nubian*. Bitwa pod Matapanem zakończyła się zdecydowaną klęską Włochów, którzy – oprócz okrętów – utracili również około 3000 marynarzy. Znaczny udział w brytyjskim zwycięstwie miały samoloty bazujące na lotniskowcu *Formidable*.

Pomimo odniesionego zwycięstwa sytuacja Sprzymierzonych, a praktycznie samotnej w dalszym ciągu Wielkiej Brytanii, w rejonie Morza Śródziemnego była wiosną 1941 roku nadal zdecydowanie niekorzystna. Błyskawiczne sukcesy wojsk niemieckich na Bałkanach zmusiły dowódców sił brytyjskich na Bliskim Wschodzie do pospiesznej ewakuacji Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego z Grecji i lotniskowce *Formidable* – wraz z innymi okrętami – osłaniał konwoje z wycofywanymi wojskami.

W maju lotniskowiec otrzymał rozkaz zniszczenia lotniska na wyspie Karpathos (noszącej wówczas włoską nazwę *Scarpanto*) w archipelagu Dodekanezu, na którym stacjonowały eskadry Luftwaffe. Lotnisko zostało zniszczone 26 maja, jednakże niemieckie samoloty nurkujące Ju-87 zaatakowały brytyjskie okręty i – mimo silnej obrony, podczas której zostało zestrzelonych sześć samolotów przez myśliwce lotniskowca – poważnie uszkodziły niszczyciel *Nubian* typu "Trials" oraz lotniskowce *Formidable*. Został on trafiony dwiema bombami po 500 kg każda w pokład startowy. Jedną z kolejnych bomb, która wpadła do wody i eksplodowała tuż koło burty okrętu, wybiła spory otwór w poszyciu prawej burty poniżej linii wodnej. Wskutek tych trafień na lotniskowcu zginęło 12 członków załogi, a 10 odniosło rany.





Jedno z najsłynniejszych zdjęć II wojny światowej – *Formidable* uszkodzony 4 maja 1945 r. podczas operacji „Iceberg” w rejonie archipelagu Sakishima Guntō.

Na *Nahianie* straty wyniosły 15 zabitych i 6 rannych, a dwa rufowe zdwojowe stanowiska artyleryjskie zostały wyłączone z akcji.

Po prowizorycznej naprawie w *Aleksandrii Formidable* został odesłany na stocznię Norfolk Navy Yard w Wirginii w Stanach Zjednoczonych, gdzie lotnikowie przebywał od 26 sierpnia do 29 listopada 1941 roku. W trakcie remontu wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze okrętu o 10 działek kal. 20 mm Oerlikona.

W czasie drogi powrotnej do Wielkiej Brytanii *Formidable* zdecydował się z *Illustratorem* i musiał ponownie udać się na stocznię, tym razem w Wielkiej Brytanii, w Birkenhead.

W okresie od marca do sierpnia 1942 roku *Formidable* przebywał na wodach Oceanu Indyjskiego, współpracując z pozostałymi lotnikowcami brytyjskimi. Okręt brał w tym czasie udział w kilku wypadach przeciwko japońskim bazom, a następnie skierowano go na stocznię marynarki wojennej w Rosyth, gdzie przebywał stosunkowo krótko, bo od 21 września do 13 października 1942 roku⁹.

Na przełomie października i listopada *Formidable* został wcielony w skład Zespołu „II”, stacjonującego w Gibraltarze i brał udział w operacji „Torch” („pochodnia”), czyli desancie Sprzymierzonych na Północną Afrykę. Zespół ten składał się wówczas z dwóch okrętów liniowych (*Duke of York* i *Rodney*), krążownika liniowego *Renown*, trzech lotnikowców (*Formidable* – *Victorious* i *Furious*), trzech krążowników (*Bermuda*, *Argonaut* i *Sirius*) i 17 niszczyteli.

W tym okresie na lotnikowcu *Formidable* bazowały cztery dywizyjny samolotów, a mianowicie:

- ♦ dywizjon 885 składający się z samolotów *Sudfire*;
- ♦ dywizjon 888 i 893 złożony z *Martletów*;
- ♦ dywizjon 820 składający się z samolotów *Albacore*.

W czasie działań w zachodniej części Morza Śródziemnego jeden z *Albacore* lotnikowca storpedował i zatopił w drugiej połowie listopada 1942 roku w rejonie Algierii niemiecki okręt podwodny U-331 pływający na powierzchni (był to U-boot, który rok wcześniej posłał na dno i wystrząsł Cyrenajki brytyjski pancernik *Barham*).

W lipcu i wrześniu 1943 roku *Formidable* brał udział, wciąż w ramach Zespołu „II”, w lądowaniu na Sycylii (operacja „Husky”) oraz pod Salerno (operacja „Avalanche”).

Wkrótce po tej ostatniej operacji lotnikowce zostały odesłane do Wielkiej Brytanii i 29 listopada weszły na stocznię Harland & Wolff w Belfastie, gdzie przez następne cztery miesiące, do 31 marca 1944, były remontowane i częściowo przebudowywane.

Oprócz rutynowych przeglądów i remontów urządzeń oraz instalacji okrętu nastąpiła rekonstrukcja jego uzbrojenia przeciwlotniczego. Małokalibrowa artyleria liczyła w tym czasie pięć osmiolufowych i jeden czterolufowy „pom-pom” oraz 20 podwójnie sprzężonych i 14 pojedynczych działek kal. 20 mm Oerlikona.

Od czerwca 1944 roku *Formidable* wszedł w skład Home Fleet i w połowie lipca brał udział – w ramach operacji „Mascot” – w nabele na niemiecki pancernik *Tipitz*, który znajdował się w głębi fiordu Kaa w północnej Norwegii. Na pokładzie *Formidable* stacjonowały wówczas następujące dywizyjny samolotów – dywizjon 1841 (*Corsairs*) oraz 827 i 830 (*Barbancys*). Ataku dokonano 17 lipca 1944 roku. Brały w nim udział również lotnikowce *Furious* i *Indefatigable*, lecz jego przebieg nie przyniósł spodziewanych efektów.

Pancernik *Tipitz*, najsilniejszy okręt wojenny jaki znajdował się w tym rejonie Atlantyku, przez samą swoją obecność w pobliżu szla-

⁹ Prep. red.: David Hobbs, opcit., s. 91. Nie tylko nie pisze o remoncie w Birkenhead, ale nawet o całym pobycie *Formidable* na Oceanie Indyjskim, co jest niewątpliwie bardzo poważnym błędem. Stąd też czytelnik zauważa jego informację, wkręcenie 1942 i powód na Clyde celem remontu. Ponadto Clyde i Rosyth leżą zupełnie w innych niegłębokościach, to jest na przeciwległych jej wybrzeżach.



Formidable w 1945 r. w Sydney w wielkim suchym doku, nazywanym Captain Cook Dry Dock. Na dziobie widoczna litera „R”.

ków konwojów pływających z pomocą dla Związku Sowieckiego stanowiło poważne zagrożenie i Admiralajta zmuszona była w osłonie tych konwojów wysłać okręty liniowe.

15 sierpnia 1944 roku wyszedł w morze konwój JW-59 składający się z 33 statków, statku ratowniczego oraz 11 amerykańskich ścigaczy okrętów podwodnych, wysłanych do Związku Sowieckiego w ramach pomocy wynikającej z ustawy amerykańskiego Kongresu o pożyczce i dzierżawie (Lend-Lease Act). Oprócz bezpośredniej eskorty (krążownik lekki *Jamaica* i 16 mniejszych okrętów) w morze wyszły – jako osłona – okręty Home Fleet w składzie:

- pancernik *Duke of York*;
- lotniskowiec *Formidable*, *Indefatigable*, *Furious* oraz lotniskowiec eskortowy *Trumpeter* i *Nabob* (okręt z załogą kanadyjską, ale z brytyjskim personelem lotniczym);
- trzy krążowniki⁹⁰;
- 20 niszczycieli, w tym sześć eskortowych.

22 sierpnia z pokładu lotniskowca wystartował przeciwko *Tirpitzowi* – w ramach zaplanowanej operacji o kryptonimie „Goodwood” – zespół złożony z 31 bombowców *Barracuda* w osłonie 53 myśliwców. Nalot jednakże nie przyniósł żadnych sukcesów, natomiast po stronie brytyjskiej utracono trzy samoloty.

We wrześniu 1944 roku *Formidable* został odesłany do Floty Śródziemnomorskiej, lecz wojna w tym rejonie dobiegała końca i lotniskowiec skierowano w początkach 1945 na Daleki Wschód.

1 marca *Formidable*, mając na pokładzie samoloty *Corsair* oraz *Acenger*, dotarł do Sydney. Tam dołączył do formacji BPF (jak już wspomniano, oznaczano tak w skrócie Brytyjską Flotę Pacyfiku), a 26 marca okręt został skierowany w rejon Sakishima Gintō (operacja „Iceberg”).

W czasie działań w tym rejonie świata japoński samolot „Zero” („Zeke”) z pilotem samobójcą (kamikaze) rozbił się 4 maja na pokładzie *Formidable*, mając podwieszoną bombę o wadze 272 kg (600 funtów).

Dzięki pokładowi pancernemu powstałe uszkodzenia okrętu zostały usunięte w ciągu zaledwie 5 godzin i lotniskowiec mógł kontynuować działania.

⁹⁰ Jürgen Rohwer i Gerhard Hammelchen, *Chronik des Seekrieges 1939-1945*, Oldenburg – Hamburg 1968, s. 474, pisyją tylko o dwóch okrętach – *Devonshire* i *Berwick*. W rzeczywistości trzecim był HMS *Kent*.

W pięć dni później kolejny samolot samobójczy uderzył w pokład lotniczy okrętu razem z podwieszoną identyczną bombą. W efekcie zostało zniszczonych sześć samolotów znajdujących się aktualnie na pokładzie, a 10 dalszych wskutek pożaru w hangarze⁹¹.

Po kolejnym remoncie *Formidable* powrócił do działań na Pacyfiku 1 lipca 1945 roku, czyli w czasie, gdy w Europie już od prawie dwóch miesięcy panował pokój. Przez kilkanaście pierwszych dni był okrętem flagowym kontradm. Philippa Viana, dowodzącego zespołem brytyjskich lotniskowców w Brytyjskiej Flocie Pacyfiku, która była częścią zespołu operacyjnego Task Force 37 Trzeciej Floty US Navy. W skład zespołu brytyjskiego wchodziły – oprócz *Formidable’a* – lotniskowce *Victorious*, *Implacable* oraz *Indefatigable*.

17 lipca 1945 roku samoloty *Formidable’a* (*Corsairy* dwyjazdów 1841 oraz 1842, *Hellcay* dwyjazdowi 1844 oraz *Acenger* dwyjazdowi 848) brały udział w intensywnych atakach na Tokio i okolice, natomiast 9 sierpnia, w dniu zrzućenia drugiej bomby atomowej, por. pilot R. H. Gray z Ochotniczej Rezerwy Kanadyjskiej Marynarki Wojennej (RCNVR) otrzymał najwyższe brytyjskie odznaczenie „Victoria Cross”, na które zasłużył prowadząc atak na japońskie jednostki na wodach zatoki Onagawa w północno-wschodniej części wyspy Honshu, na wschód od miasta Sendai.

Po zakończeniu działań wojennych lotniskowce przewoził byłych jeńców brytyjskich z Japonii do Australii, a następnie wykonał dwie podróże na trasie Wielka Brytania-Australia transportując zdembilizowanych żołnierzy.

W listopadzie 1946 roku okręt powrócił do Portsmouth, gdzie z myślą o rezerwie wyładowano wszelkie zapasy. Być może zdecydowano też z niego rozmatleć mniej lub bardziej użyteczne wyposażenie. W marcu 1947 roku okręt został przeniesiony do rezerwy („unmaintained reserve” – bez opieki i konserwacji). W roku 1950 przeholowano go na kotwiczowisku Motherbank koło Portsmouth i stal tam opuszczony i



Formidable oczekuje na kotwiczowisku w pobliżu Ryde na wyspie Wight na odprowadzeniu do stoczni złomowej.

⁹¹ Według Hobbsa, op.cit. s. 91. Natomiast N. Friedman, op.cit., s. 148 – niezależnie od warunków o trafieniu kamikaze 4 i 9 maja – podaje inną wersję wydarzeń, która brzmi: W dniu 18 maja samolot *Corsair* podczas lądowania nie zaczął hamować o arrestinsery, przez co nie zdążył zahamować i spadł do hangaru, powodując platformę podnosnika samolotów zawisłą na sznurach podwieszonych. Wskazywałoby to na błąd pilota. Należy przypuszczać, że prawdziwą wersję podana przez Niumana i Friedmana. Z kolei Zbigniew Flisowski, *Bitwa nad Pacyfikiem*, Poznań 1989, t. 2, s. 686, pisze (o pierwszym zderzeniu): 4 maja kamikaze trafił lotniskowiec *Formidable* (straty 55 ludzi).

zaniedbany, zanim nie sprzedano go na złom Shipbreaking Industries 11 listopada 1953. W dniu 30 września 1955 roku przybył do Faslane celem zbiórki. Tam go złomowano począwszy od listopada 1956 roku, choć część optacowań pisze o złomowaniu w 1955 lub 1956, nie podając bliższych datowań (pewnie jest tylko, że nie został rozebrany w 1953 r. w Inverkeithing, jak chce często tu cytowany i razwyczaj wiarygodny David Hobbs).

HMS *Victorious*

Jak już uprzednio wspomniano, lotniskowiec *Victorious* był trzecim według kolejności przekazywania do służby okrętem typu *Illustrious*. Budowa jego trwała dość długo bo od dnia położenia stępki do wejścia do Royal Navy, upłynęły 4 lata.

Victorious został zwodowany 14 września 1939 roku w pierwszych tygodniach II wojny światowej. Matką chrzestną okrętu była Lady Inskip, żona byłego brytyjskiego ministra obrony.



Fjord Hval – *Victorious* opuszcza Islandię 4 października 1941 r. Doskonale widoczny burtowy pas pancerny śródkłopia.

Wypożyczenie okrętu trwało dość długo i przekazanie do służby nastąpiło 29 marca 1941 roku na stoczni Walker Naval Yard w Tyne-side w rejonie Newcastle. Pierwszym dowódcą lotniskowca został kmitt Henry C. Boswell.

16 kwietnia *Victorious* wyszedł do Rosyth, gdzie 15 maja przyjął na pokład 48 samolotów myśliwskich *Hurricane* z przeznaczeniem dla garnizonu RAF-u na walczącej o swoje istnienie Maltzie. Rejs na Morze Śródziemne nie doszedł jednak do skutku, bo tymczasem Admiralicja otrzymała informacje o wyjściu w morze dwóch niemieckich okrętów – potężnego pancernika *Bismarck* i krążownika ciężkiego *Prinz Eugen*. Wobec tego poczęto w trybie alarmowym montować zespół, który mógłby przeciwstawić się Niemcom. Włączono do niego nowoczesny, doychczas nie biorący udziału w żadnej akcji bojowej lotniskowiec *Victorious*, na pokładzie którego znajdowały się – eskadra 800Z (myśliwce *Fulmar*) i dywizjon 825 złożony z dwupłatowców torpedowych *Swordfish*.

22 maja lotniskowiec wyszedł w morze w zespole złożonym z okrętu liniowego *King George V*, czterech krążowników i siedmiu niszczycieli.

24 maja wiecznym rankiem nastąpiło spotkanie okrętów niemieckich z dwoma innymi okrętami brytyjskimi – pancernikiem *Prince of Wales* i krążownikiem liniowym *Hood* (mającym już swoje lata, ale nadal będącym dumą Royal Navy i największym okrętem wojennym świata). W wyniku zaledwie kilkunastominutowego pojedynku artyleryjskiego *Hood* wraz z całą prawie załogą został zatopiony.

Późnym wieczorem tegoż dnia do akcji wkroczył lotniskowiec *Victorious*, oddalony o około 100 mil morskich od aktualnej pozycji *Bismarcka*.

Admirał John C. Tovey, dowodzący grupą pościgową za *Bismarckiem*, wydał rozkaz, aby samoloty pokładowe wykonały nocny atak na okręt niemiecki. Było to zadanie trudne i ryzykowne, piloci bowiem dopiero co oddanego do służby lotniskowca nie mieli – jak na razie – większego doświadczenia. Dodatkowo pogoda była zdecydowanie zła, a widzialność – mimo panującego na tych szerokościach polatnego dnia – dość marna.

O godzinie 22.14 z pokładu *Victoriousa* wystartowało sześć myśliwców *Fulmar* z dywizjonu 800 i dziewięć samolotów torpedowych *Swordfish* z dywizjonu 825. Całością dowodził ppor. Eugene Esmonde⁶².

Mimo złych warunków pogodowych samolotom udało się wykryć okręty przeciwnika już o godz. 23.27 i około północy *Swordfish* wykonały nalot torpedowy na *Bismarcka*. Ze zrzuczonych dziewięciu torped trafiła tylko jedna, nie wyrządzając zeszłej jakiegokolwiek specjalnej szkody pancernikowi.

Z pierwszej wyprawy bojowej na *Victoriousa* powrócili wszystkie maszyny, jedynie *Swordfish* dowódcy był uszkodzony.

Bismarckiem zajęli się następnie samoloty z lotniskowca *Ark Royal* i 26 maja poważnie go uszkodziły (słynna historia z zablokowanym sterem), co stało się początkiem końca pancernika. Ostatecznie został on zatopiony przed południem 27 maja 1941 roku.

29 maja *Victorious* powrócił do ujścia rzeki Clyde, a w dwa dni później wyszedł w morze towarzysząc konwojowi WS-8X w czasie rejsu do Gibraltaru. 4 czerwca *Swordfish*, który wystartował z lotniskowca na patrol zwiadowczy, dostarczył niemiecki zbiornikowiec zaopatrzeniowy *Gouzenheim* (4574 BRT), który wysłany był na ocean dla współpracy z *Bismarckiem* i *Prinzem Eugenem*. Po meldunku pilota *Swordfisha* krążownik *Neptune* odnalazł niemiecki statek, którego kapitan – by nie dopuścić do przejęcia przez Brytyjczyków – wydał rozkaz samozatopienia.

Victorious zawiązał do Gibraltaru 9 czerwca i w kilka dni później, 13 czerwca wyszedł w morze w towarzystwie lotniskowca *Ark Royal* oraz z eskortą niszczycieli. Działo się to w ramach operacji o kryptonimie „Tracer”, polegającej na dostarczeniu samolotów, przeważnie myśliwskich, na Maltę.

Następnego dnia z pozycji na południe od Balearów z lotniskowców wystartowało 47 samolotów myśliwskich, z których 45 doleciało na Maltę. Dwa zmieniły trasę i jeden z nich lądował awaryjnie na terytorium francuskiej kolonii.

Wychył wojny niemiecko-sowieckiej (21 czerwca 1941 r.) zmienił diametralnie układ sił w Europie. Niemcy, dorychczas najlepszy

⁶² Znany – już pod wyższym stopniem – z ataku na niemiecki zespół przechodzący w 1942 r. z Brestu do portów III Rzeszy (była to operacja „Cerberus”).

sojusznik Stalina, z którym razem dokonano rozbioru Polski, strący się nagle wrogiem Sowietów, a zatem ci ostatni awansowali w ciągu jednego dnia na sojuszników Sprzymierzonych i – nie pamiętając o dotychczasowym bardzo negatywnym stosunku do „imperialistów” – zwrócili się do tychże o pomoc i ratunek.

Wskutek zmiany sytuacji polityczno-strategicznej Admiralicja zdecydowała się wysłać lotniskowce *Victorious* i *Furious* na Daleką Północ, aby zaatakować porty Petsamo i Kirkenes, służące jako bazy przefrontowe w rejonie ataków na Murmańsk i półwysep Kola.

Wyprawa ta rozpoczęła się 23 lipca 1941 roku. Lotniskowcom towarzyszyły krążowniki ciężkie *Suffolk* i *Decatur* oraz sześć niszczycieli. Zgrupowanie to określono nazwą Zespół „J”. 30 lipca dokonano nalotu na Kirkenes (najdalej na Północ wysunięty port Norwegii), który jednak nie odniósł widocznych rezultatów (zatopiono tylko jeden niewielki transportowiec i zniszczono pięć samolotów), a na domiar złego poniesiono poważne straty. Niemieckie samoloty i artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła II *Albacore* i dwa *Fulmars*.

1 sierpnia zaatakowano fińskie Petsamo (po wojnie sow. Pietczenga), ale wyniki były jeszcze gorsze. W porcie nie było żadnego statku czy okrętu, a straty brytyjskie wyniosły jeden samolot torpedowy na 18 wysłanych i jeden myśliwiec na 10 wysłanych.

4 sierpnia *Fulmars* z *Victoriousa* dokonały raczej symbolicznego ataku na Tromsø w północnej Norwegii, podczas którego obrona niemiecka strąciła jeden samolot.

21 sierpnia wyszedł z fiordu Hval (isl. Hvalfjörður) na Islandii pierwszy eksperymentalny konwój o kryptonimie „Dervish”. (‘dervisz’), którym dowodził kmr Dowling. Konwój ten złożony był z siedmiu statków wiozących pierwsze dostawy do Związku Sowieckiego (samoloty, wyposażenie, materiały wojskowe i sprzęt wojenny).

Eskorta pod dowództwem kontradm. Williama Frederica Wake-Waltera składała się z krążowników ciężkich *Deconshire* i *Suffolk* oraz lotniskowca *Victorious* i kilku niszczycieli.

Eksperymentalny konwój dotarł do Murmańska 31 sierpnia bez kontaktu z nieprzyjacielem. Wacując do Wielkiej Brytanii lotnisko-

wie zaatakował swymi samolotami w dwóch falach, 3 i 7 września, niemiecką żeglugę w okolicach Tromsø, lecz i tym razem nie uzyskało sukcesów.

Na przełomie stycznia i lutego 1942 roku brytyjskie samoloty zwiadowcze zlokalizowały – po długich poszukiwaniach – pancernik *Tirpitz* w fiordzie nieopodal Trondheim w środkowej Norwegii, a w rejonie Bergen krążownik ciężki *Prinz Eugen* oraz „pancernik kieszonkowy” *Admiral Scheer* (od lutego 1940 r. klasyfikowany przez Niemców jako krążownik ciężki).

Admiral Tovey – głównodowodzący Home Fleet – sądził, że Niemcy sądkają się do korsarskiego wypadu na odległe akweny oceaniczne, wyszedł na czele ciężkich okrętów w morze i jednocześnie wysłał lotniskowce *Victorious* z osłoną krążownika ciężkiego *Berwick* i czterech niszczycieli na pozycję, z której można by zaatakować niemieckie okręty podczas przejścia – jak słusznie przewidywał – z Bergen do Trondheim. W trakcie tego rejsu *Prinz Eugen* został 23 lutego poważnie uszkodzony torpedą przez brytyjski okręt podwodny *Trident*, która urwała mu rufę, co wyeliminowało na dłuższy czas niemiecki krążownik z działań.

1 marca z Reykjaviku (isl. Reykjavík) wyszedł konwój PQ-12 złożony z 16 załadowanych sprzętem wojennym statków i równocześnie konwój QP-8 z Murmańska (15 statków pod balastem).

Po wykryciu 5 marca konwoju PQ-12 przez niemiecki samolot zwiadowczy, dowództwo Kriegsmarine zdecydowało, że przeciwko konwojowi osłanianemu przez stosunkowo słabą eskortę wystarczą wysłanie samego *Tirpitz* z kilkoma niszczycielami.

6 marca *Tirpitz* eskortowany przez trzy niszczyciele wyszedł w morze i już wieczorem tego dnia został wykryty przez brytyjski okręt podwodny *Seacolf*. W tym czasie główne siły Home Fleet, w skład których wchodził *Victorious*, znajdowały się na pozycji pomiędzy statkami konwoju PQ-12 i zespołem okrętów niemieckich.

W dniu 9 marca o godz. 07.30 z pokładu lotniskowca wystartowało 12 samolotów *Albacore*, uzbrojonych w torpedy oraz kilka maszyn rekonesansowych.

Operacja „Pedestal” (sierpień 1942 r.).





4 marca 1943 r., Pearl Harbor – śródkręcie *Victorious*. Na dachu pomostu „latarnia” z anteną radaru typu 272.

O godzinie 09.18 lotnica wyprawa odnalazła i dotarła do *Tirpitz*. Natychmiast nastąpił atak, jednakże z 12 zrzuconych turep żadna nie trafiła do celu, natomiast dwa *Albacorów* zostały zestrzelone przez artylerię przeciwlotniczą pancernika.

Tym samym nie udało się próba wyeliminowania *Tirpitz*, którego sama obecność w Norwegii stanowiła poważną groźbę dla konwojów wiozących znaczącą pomoc dla Związku Sowieckiego. Jednakże – jak okazało się po wojnie – efektem nalotu *Albacorów* był rozkaz Hitlera, który zabronił wychodzenia w morze *Tirpitz* przeciwko brytyjskiej żegludze w przypadkach, gdy w rejonie zamierzonych działań znajdował się lotniskowiec.

Okres od kwietnia do końca lipca 1942 roku *Victorious* spędził w służbie ochrony konwojów. I tak osłaniał – między innymi – konwój PQ-13, w którym płynął polski statek s/s *Tobruk*, a także konwoje PQ-14, PQ-15 oraz PQ-16, w którym sławą ukrył się nasz niszczyciel, ORP *Garland*. Wchodził on w skład zespołu Home Fleet, który miał patrolować obszar, leżący na północny wschód od wyspy Jan Mayen, osłaniając od brzegów Norwegii konwoje PQ-17 (35 statków).

Victorious zaopatrywany w paliwo ze zbiornikowca w połowie 1943 r. kiedy pływał na Pacyfiku wspólnie z ilotą amerykańską, *Avenger* i *Wildcat* mają gwiazdy w stylu US Navy – samoloty jego grupy lotniczej po prostu nosiły amerykańskie oznaczenia. Na dachu pomostu widoczna „latarnia” anteny radaru typu 272.



Niestety w tym ostatnim przypadku nie pomogła obecność lotniskowca i wskutek błędnych decyzji Admiralicji o rozproszeniu konwoju PQ-17 został zdziśniętowany (zatopiono łącznie 24 statki) i tragedia tego zgrupowania stała się dramatycznym symbolem konwojów arktycznych, płynących z pomocą dla Związku Sowieckiego.

Po okresie służby na szlakach konwojów arktycznych *Victorious* został 4 sierpnia 1942 roku odkomenderowany na Morze Śródziemne, gdzie klimat był zdecydowanie łagodniejszy, lecz służba równie – a może nawet bardziej – niebezpieczna.

Na pokładzie lotniskowca bazowały podówczas następujące samoloty:

- dywizjon 809 i 884 *Fulmarów*;
- dywizjon 885 *Hurricane'ów*;
- dywizjon 817 i 832 *Albacorów*.

W nocy z 9 na 10 sierpnia 14 szybkich i dużych statków przeszło przez Cieśninę Gibraltarską z przeznaczeniem na Maltę. Bezpośrednia eskorta składała się z czterech krążowników i 11 niszczycieli, a osłonę stanowił Zespół „Z” (dwa okręty liniowe, trzy lotniskowce – *Eagle*, *Indomitable* *Victorious*, oraz 14 niszczycieli), który dysponował potężną siłą ognia. Na lotniskowcach bazowało łącznie około 150 samolotów.

Przygotowana dla ratowania Maltę operacja konwojowa utrzymała adekwatny do sytuacji kryptonim „Pedestal” (‘podstawa’, ‘piedestał’), od jej powodzenia bowiem zależał w dużej mierze dalszy los osamotnionej, a bardzo ważnej strategicznie wyspy.

Operacja „Pedestal” miała przebieg zdecydowanie dramatyczny i niewiele odbiegała od losu konwoju PQ-17. Pierwszą, bardzo poważną stratą był stary lotniskowiec *Eagle*, storpedowany w południe 11 sierpnia przez niemiecki okręt podwodny U 73. Trafiony czterema torpedami lotniskowiec zatonął w ciągu kilku minut wraz z większością samolotów i 160 członkami załogi.

Następnego dnia rano konwój i okręty Zespołu „Z” zostały zaatakowane przez 51 bombowców włoskich i 37 niemieckich samolotów nurkujących. W efekcie został bardzo poważnie uszkodzony transportowiec *Deucalion* (7500 BRT), który wkrótce zatonął (podobno przyczynił się do tego włoski okręt podwodny *Bronzo*).



Victorious na kotwicy. Duży walec na maszcie mieści antenę urządzenia typu 72 DM naprowadzania lotnictwa.

W czasie tego nalotu został trafiony dwiema bombami lotniskowiec *Victorious*. Na szczęście obie odbiły się od pokładu nie wybuchając i spadły za burtę.

W tym samym dniu został zatopiony czający się do ataku włoski okręt podwodny *Cobalto*.

O godzinie 18.35 w kolejnym, równie zaciętkim ataku lotniczym, dwie bomby przeciwpancerne przebiły pokład lotniskowca *Indomitable* i poczyniły spore szkody. Trzecia bomba wybuchła tuż koło burty okrętu i spowodowała pęknięcie blach poszycia w części podwodnej na długości prawie 10 metrów.

Wieczorem – zgodnie z przygotowanym planem – zespół „Z” odszedł od konwoju i zawrócił do Gibraltaru, dokąd dotarł 15 sierpnia. Na *Victoriousie* wróciło 927 rozbitków z lotniskowca *Eagle*.

Dalsze losy konwoju miały tragiczny przebieg. Wskutek nieustających ataków włoskich i niemieckich samolotów, okrętów podwodnych i kłoczących torpedowych z bazy na wyspie Pantelleria zostały zatopione dwa krążowniki lekkie (przeciwlorniczy *Cairo* i *Manchester*) oraz osiem dalszych transportowców. Jedynie pięć z 14 dotarło na Maltę. Pomimo tak poważnych strat pomoc ta była hezcenna.

Po powrocie z osłony konwoju *Victorious* został 16 sierpnia odesłany do bazy Home Fleet w Scapa Flow, gdzie do końca października służył jako jednostka szkoleniowa dla pilotów samolotów pokładowych.

W dniu 30 października 1942 roku lotniskowiec otrzymał nowy przydział. Tym razem ponownie do Zespołu „II” w Gibraltarze, aby wspólnie – między innymi – wziąć udział w operacji „Torch” (południa), obławnego desantu Sprzymierzonych w Północnej Afryce – a dokładniej w Maroku i Algierii.

Na *Victoriousie* przed operacją „Torch” zdjęto samoloty *Fulmar* dywizjonu 884 oraz *Sea Hurricane* dywizjonu 885 i zaokrętowano *Martlety* (dywizjon 882) oraz *Seafire’y* (dywizjon 884).

W dniu 8 listopada, podczas desantów wojsk Sprzymierzonych na Algier i jego okolice samoloty lotniskowca *Victorious* wykonały szereg akcji. *Fulmar’y* i dywizjon 809 przeprowadzały loty rozpoznawcze, natomiast *Albany* bombardowały lotnisko La Sénia, gdzie znajdowało się 47 stacjonujących tam francuskich samolotów⁶³.

W tym samym dniu bardzo oryginalne – jak na działania lotnicze – zakończenie miał atak samolotu *Martlet* z 882 dywizjonu z *Victoriousa*. Oto bowiem pilot tego samolotu, por. Nations, nadlatując nad lotnisko Blida nieopodal Algieru zaobserwował w dole wymachiwanie białą flagą i zdecydował się na wylądowanie i praktycznie przyjęcie kapitulacji obsady wojskowego lotniska.

Przedstawione wydarzenie nie ma podobnego w historii działań lotnictwa i było tak niezwykle, że Winston Churchill uważał za stosowne zapisać w swej wielotomowej książce:

Jaki samolot z jednostki lotnictwa morskiego, zauważwszy przyjazne sygnały nadawane z ziemi, wylądował na lotnisku Blida i we współpracy z miejscowymi dowódcą francuskim nierzyniwał je do czasu, gdy przybyły posiłki wojsk alianckich z plaży⁶⁴.

W drodze powrotnej z operacji „Torch” 21 listopada w rejonie na południowy zachód od Irlandii samolot *Albany* z dywizjonu 817 zatopił niemiecki okręt podwodny U 517.

W styczniu 1943 roku *Victorious* przebywał na amerykańskiej stoczni Norfolk Navy Yard. W trakcie okresowego przeglądu i koniecznych niewielkich remontów okręt otrzymał dodatkowo 17 działek przeciwlorniczych kal. 20 mm. Po przybyciu do bazy Pearl Harbor na Hawajach uzbrojenie uzupełniono o dalszych 18 działek tego samego

⁶³ K. Zalewski, op.cit., s. 135.

⁶⁴ Winston Churchill, Druga wojna światowa, Gdańsk 1996, t. IV, ks. 2, s. 216.

kalibru tak, że ich ilość na jednostce w tym czasie zamykała się łącznie liczbą 45 sztuk.

Od kwietnia aż do września 1943 roku *Victorious* przebywał na Pacyfiku częściowo przeprowadzając ćwiczenia mające zgrać technikę operacyjną brytyjskich i amerykańskich lotników, częściowo zaś wspierał działania wojenne w tejonie południowo-zachodniego Pacyfiku.

Po powrocie w jesieni 1943 roku do Liverpoolu nastąpiły dalsze zmiany w uzbrojeniu okrętu.

30 marca 1944 roku wyszedł ze Scapa Flow bardzo silny zespół Home Fleet (pancerniki *Duke of York* i *Anson*, dwa lotniskowce szturmu⁴⁵ *Victorious* i *Furious*, cztery lotniskowce eskortowe, cztery krążowniki i 14 niszczycieli), który miał podwójne zadanie. Po pierwsze miał służyć jako ochotona konwoju, Admirałcja bowiem obawiała się, że *Tirpitz* został już naprawiony i może wyuszyć do akcji, po drugie zaś planowano silny nalot na tenże pancernik, stojący w flotylli Kaa.

Co prawda pod koniec lutego samoloty RAF-u dokonały nalotu na *Tirpitz*, jednakże, z powodu złych warunków pogodowych jedynie cztery z bombowców odnalazły *Tirpitz*, ale ich bomby nie trafiły w cel.

W dniu 3 kwietnia 1944 roku została przeprowadzona operacja nalotu na *Tirpitz* oznaczona kryptonimem „Bingsten” („wolfrań”). O godzinie 04.15 z pokładu lotniskowca *Victorious* wystartowało 21 myśliwców *Corsair*, a w kilka minut później 21 bombowców *Barracuda*. Zespół uformował się o 04.37 i tuszyl w kietunku odległego o 120 mil morskich celu.

⁴⁵ Było to dla Brytyjczyków nowe pojęcie. W odróżnieniu od lotniskowców floty oznaczało przeprowadzanie funkcji uderzeniowych, późniejszą projekcję siły.

Syćień 1943 r. lub nieco później – widok na pomost *Victoriousa* pozbawionego już na maszcie walca z anteną urządzenia typu 72 DM naprowadzania lotnictwa.



O godzinie 05.25 wystartowała druga fala bombowców, licząca również 21 samolotów *Barracuda* oraz myśliwce osłony wyprawy. Jeden z bombowców drugiej fali doznał uszkodzenia silnika podczas startu, a drugi z samolotów spadł do morza i zginął razem z załogą. Dziesięć bombowców miało podwieloną po jednej bombie przeciwpancernej o masie 1600 funtów (ok. 726 kg), 22 bombowce niosły po trzy bomby 216,8 kg, a 10 samolotów duże lotnicze bomby głębinowe Mk XI o masie 272 kg (600 funtów), używane normalnie do zwalczania okrętów podwodnych.

Nalot pierwszej fali rozpoczął się o godz. 05.29. Zaskoczenie załogi *Tirpitz* było całkowite. Pancernik został trafiony dziewięcioma bombami, w tym czterema najcięższymi. Bardzo silna niemiecka obrona przeciwlotnicza zdołała zestrzelić podczas tej fazy nalotu jedynie jeden bombowiec i jeden samolot myśliwski.

Po zakończeniu pierwszej fazy ataku *Tirpitz* usiłował zmienić miejsce kotwiczenia, jednakże nie zdążył wykonać tego manewru przed pojawieniem się drugiej fali bombowców. I ten nalot okazał się skuteczny, pancernik bowiem został dodatkowo trafiony pięcioma bombami, w tym jedną najcięższą. Brytyjczycy stracili jeden zestrzelony bombowiec.

Co prawda jedna z bomb nie przebiła głównego pokładu pancernego (80-100 mm, na skrajach 110-120 mm) i ładunek z żywotnych urządzeń okrętu nie zostało zniszczone, jednakże na *Tirpitz* zginęło 122 członków załogi, 316 zostało rannych, a przez co najmniej najbliższe trzy miesiące nie mógł on wyjść w morze.

Podczas nalotów na pancernik myśliwce atakowały mniejsze jednostki i wywołały pożar na niewielkim tankowcu. Jego załoga zdołała jednak uratować zarówno swój okręt, jak i ładunek.

Wiceadmirał Henry Moore, dowódca zespołu atakującego *Tirpitz*, chciał po powrocie samolotów natychmiast wysłać je do ponownego, dobijającego ataku, jednakże ostatecznie z tego zrezygnowano.

12 czerwca 1944 roku, w trakcie trwania operacji „Overlord” – największego w historii wojen desantu – czyli lądowania w Normandii *Victorious* otrzymał tożsaczą kolejną zmianę tejonu swych działań.

Tym razem droga wiodła na Ocean Indyjski. 5 lipca *Victorious* i *Indomitable* przybyły do Kolombo, a następnie zostały przebazowane do Trincomalee.

W ciągu dalszych kilku miesięcy *Victorious*, wspólnie z innymi lotniskowcami tego samego typu (*Illustrious*, *Indomitable* oraz *Indefatigable*) brał udział w akcjach przeciwko bazom morskim i lotniczym oraz ważnym obiektom przemysłowym (np. rafinerie ropy naftowej, stocznie remontowe itp.) na wyspach Archipelagu Sundajskiego (dawnie Holenderskie Indie Wschodnie, od sierpnia 1945 t. niepodległa Indonezja). Były to między innymi:

- ♦ 25 lipca 1944 roku – atak na lotniska Lbonga i Kotraja na wyspie Sabang;
- ♦ 25 sierpnia 1944 – naloty na Padang i Emmabaven (Sumatra, tuż poniżej równika, na wysokości wyspy Sibetut);
- ♦ 18 września 1944 – atak na Sigli;
- ♦ 17-19 października 1944 – naloty na wyspy archipelagu Nikobatów (operacja „Miller”);
- ♦ 25 stycznia 1945 – atak na Palembang;
- ♦ 29 stycznia 1945 – nalot na rafinerię ropy naftowej Soengi Gerong (zastopowanie produkcji na dwa miesiące).

W początkach lutego *Victorious* został skierowany do zespołu BPF (Brytyjska Flota Pacyfiku) i zameldował się w Sydney 11 lutego 1945 roku, skąd został wysłany na operację „Iceberg” z przeznaczeniem atakowania obiektów strategicznych na wyspach Sakisbima Gunto.

W dniu 9 maja w czasie walk na wodach między archipelagiem wysp Sakisbima Gunto i Fotmózg *Victorious* został dwukrotnie trafiony przez samobójcze samoloty kamikaze. Pierwszy z nich uderzył w po-



8 lipca 1949 r. – widok na nadbudówkę *Victorious*.

kład w pobliżu dziobowego podnośnika samolotów i spowodował nie-
zbyt groźne uszkodzenia oraz wywołął pożar, który szybko został ugą-
szony. Drugi samolóbca trafił w rufową część pokładu, zniszczył cztery
samoloty *Corsair*, które parkowały w tym rejonie, jednak pancerny
pokład wytrzymał uderzenie samolotu z bombą.

Podczas tych ataków zginęło trzech członków załogi lotniskowca,
a 19 zostało rannych, okręt natomiast – po doraźnym usunięciu uszko-
dzeń – po paru godzinach był zdolny do dalszej służby.

5 czerwca *Victorious* został odesłany do Sydney na solidniejszy
remont i w miesiąc później powrócił do bazy US Navy na wyspie Ma-
nus, gdzie zespół lotniskowców BPF szykował się do uderzeń na
matczyście wyspy Japonii. *Victorious* jednakże nie wziął udziału w tych
nalotach, ponieważ z powodu braku paliwa na zbiornikowcach zaopa-
trzeniowych BPF został on odesłany 11 sierpnia do Sydney.

25 września 1945 roku, podobnie jak *Formidable*, popłynął do
Wielkiej Brytanii z byłymi jeńcami brytyjskimi na pokładzie, a następ-

nie przez dalsze 18 miesięcy pływał na trasie Wielka Brytania-Austra-
lia oraz Daleki Wschód w charakterze transportowca wojska.

W dniu 16 stycznia 1947 roku okręt został przeniesiony do rezer-
wy, a następnie przez trzy lata służył jako okręt szkoleniowy.

W marcu 1950 zdecydowano skierować *Victorious* na całkowitą
przebudowę i jednoczesną modernizację, która trwała aż do roku 1958.

Wielką modernizację *Victorious* w styczniu w Portsmouth rozpo-
częto 23 października 1950 roku i początkowo zakładano, że czas jej
trwania wyniesie trzy lata. W listopadzie 1951 roku przedłużono ter-
min do 4,5 roku. Prace jednak nie przebiegały w takim tempie jak
zakładano i w 1952 przesunięto przewidywaną datę ukończenia prac
na październik 1956 roku.

Po wystąpieniu dalszych komplikacji wielką modernizacja zosta-
ła zakończona 14 stycznia 1958 roku. Koszt przebudowy wyniósł ol-
brzymią na owe czasy kwotę 20 mln funtów szterlingów.

Victorious zmienił przede wszystkim swój wygląd (szczególnie cha-
rakterystyczna była pitętna antena radaru typu 984). Przebudowano
całkowicie pokład lotniczy podnosząc go o 1,2 m i powiększając go o pokład
skosny, umożliwiając równoczesne starty i lądowania hażujących na okrę-
cie samolotów. Powiększono też znacznie wymiary i parametry lotniskow-
ca, co przedstawiono w poniższej tabeli.



Październik 1959 r. – zmodernizowany *Victorious* podczas prób lotniczych
z samolotami Fairey Gannet AEW 3 oraz Hawker Siddeley Sea Vixen Mk I.

Porównanie niektórych danych taktyczno-technicznych lotniskowca *Victorious*

	1945 r.	1958 r.
Długość całkowita	228,14 m	238,00 m
Długość na linii wodnej	216,40 m	225,55 m
Szerokość całkowita	39,13 m	45,64 m
Szerokość na linii wodnej	28,96 m	31,50 m
	po dodaniu „bąbli”	
Zanurzenie maks.	8,92 m	9,45 m
Wyporność pełna	28 619 ts	35 500 ts
Długość pokładu lotniczego	226,16 m	236,22 m
Wymiary podnośników lotniczych		
	13,7 × 6,7 m	16,45 × 10,36 m
	rufa i dziób	rufa
		17,68 × 12,19 m
		dziób
Maksymalna moc maszyn	111 000 KM	111 000 KM
Prędkość	30,5 w.	31 w.
Zapas paliwa kotłowego	4640 ts	4850 ts
Zapas paliwa lotniczego	230 000 dm ³	1 560 000 dm ³
Liczba samolotów	54	55
Załoga	1750	2400

Opancerzenie hangaru zostało zmniejszone ze 114 do 38 mm,
a pokładu lotniczego z 76 do 63,5 mm. Zmniejszono także grubość
pancerza burtowego ze 114 do 51 mm.

Wymieniono również kotły na nowszego typu Foster Wheeler, o
zwiększonym o 10 procent ciśnieniu roboczym. Powiększona została
także moc elektrowni okrętowej pierw do 4200 kW, a potem do 5000
kW przy «ósmiu turbooprądnicach i czterech prądnicach napędzanych
silnikami wysokoprężnymi (dieslami).

UZBROJENIE PO WIELKIEJ MODERNIZACJI

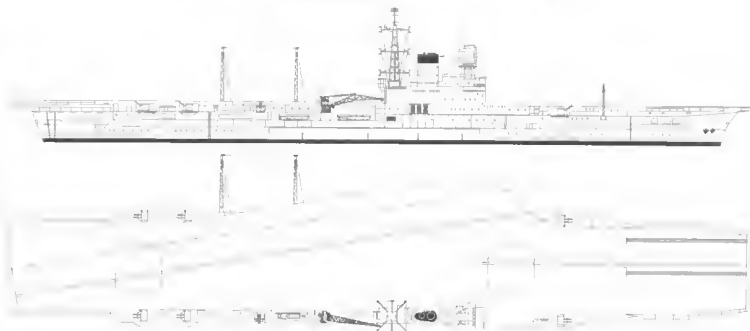
Po zakończeniu wszelkich prac z nią związanych *Victorious* miał
– zamiast dotychczasowego – następujące uzbrojenie:

– sześć zdwojonych armat uniwersalnych kal. 76 mm L/50 Mk 22 na
podstawach Mk 33, prod. U.S.A., wsparte przez sześć systemów
kierowania ogniem Mk 63 (w latach 1962-1963 dwie podstawy
zdyktu);

– jedną sześciolufową działko kal. 40 mm L/56 Bofors Mk IX na
podstawie Mk VI (zdyktu jest w latach 1962-1963 lub – wg innego
opracowania – pod koniec 1960 r.).



b)



Łotniskowiec *Victorious*: a – widok na pokład w 1945 r., b – okręt po wielkiej przebudowie (stan na 1958 r.).

Victorious zbliża się w lipcu 1959 r. do portu w Nowym Jorku. Na pokładzie samoloty *Scimitar* (które chciano zademonstrować Amerykanom, podobnie jak nowe wyposażenie bojowe), *Sea Venom* i *Skyraider*.





Zmodernizowany *Victorious* opuszcza 3 lutego 1958 r. Portsmouth celem odbycia prób morskich.

Przebudowany i unowocześniony lotniskowiec służył od 1958 roku często jako okręt reprezentacyjny Royal Navy i brał udział w tożmaitych wizytach i uroczystościach na wszystkich niemal kontynentach. Odmłodzony *Victorious* uczestniczył też w przeprowadzanych ćwiczeniach i manewrach flot wojennych.

Latем 1961 roku został wysłany na wody Zatoki Perskiej wobec groźby zbrojnej inwazji Iraku, którym rządził wówczas gen. Abd Al-Karim Kasim. Na Kuwejt, niewielki kraj bogaty w ropę naftową, była kolonią brytyjską, który 19 czerwca 1961 roku nyzkał niepodległość.

Ataku Iraku na Kuwejt udało się wówczas uniknąć, ale – jak wykazała historia – następca Kassema, Saddam Husajn, nie zrezygnował z zaboreczych planów i do dziś w tym rejonie nie ma spokoju.

W roku 1964 z podobną misją wysłano lotniskowce dla ochrony Malezji przed groźką jej inwazją ze strony Indonezji. W następnym roku *Victorious* skietowano na kolejną modernizację, której koszt wyniósł 2 500 000 funtów szterlingów. Wydaje się, że suma powyższa została wydana bez większego sensu, ponieważ zaledwie w półtora roku od zakończenia modernizacji, co miało miejsce 7 kwietnia 1966 roku, w kilka miesięcy po powrocie 21 czerwca 1967 roku okrętu z Australii do Portsmouth, zapadła decyzja o przekazaniu lotniskowca na złom.

Oficjalnie miało to związek z niewielkim pożarem jaki wybuchł 11 listopada 1967 roku w jednej z masz podoficerskich spowodowany przez wadliwie działający dzbanek do podgrzewania wody. Życie stracił wtedy jeden marynarz. Ogień nie spowodował rozległych uszkodzeń i okręt mógł być z powodzeniem przywrócony do pełnej sprawności, jako że skutki nie były trudne do usunięcia. Wydaje się, że był

15 lipca 1969 r. – holowanie *Victoriousa* na złom do Faslane.



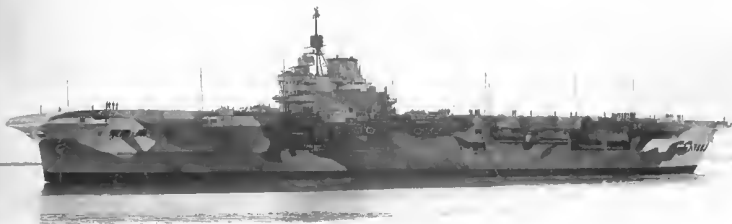
Rok 1958 – pomost bojowy świeżo zmodernizowanego *Victoriousa* z "FLY-CO" oraz potężną anteną radaru typu 984.

to tylko pretekst mający na celu kasację jeszcze jednego wielkiego okrętu – a trzeba pamiętać, że rząd Labour Party dokonywał wtedy ostrych cięć budżetowych.

W kilka miesięcy później, 13 marca 1968 roku, *Victorious* zakończył swoją przeszło 27-letnią służbę. Po raz ostatni opuszcza Portsmouth 11 lipca 1969 roku i zostaje przeholowany go do stoczni Scotland Shipbreaking Industries Yard w Faslane, która go nieco wcześniej kupiła celem rozbioru na złom. Przybył tam 13 lipca.

HMS *Indomitable*

Jak przedstawiono w pierwszej części niniejszej publikacji, lotniskowce *Indomitable* uległ zmianom konstrukcyjnym już podczas budowy na pochylni. Zarówno podane zmiany, jak i problemy związane



Najwyższy z całej szóstki – czyli HMS *Indomitable*. To na nim dobudowano po raz pierwszy górny hangar, skracając jednocześnie dolny.

z toczącymi się działaniami wojennymi spowodowały, że wodowanie okrętu nastąpiło dopiero 26 marca 1940 roku. Wyposażenie lotniskowca zakończono 10 października 1941 roku, kiedy został on przekazany do służby w Barrow-in-Furness jako czwarty z kolei okręt typu *Illustrious*.

Po przejęciu na pokład czterech dywizjonów samolotów (dywizjon 800 – *Falmory*, 880 – samoloty *Sea Hurricane* oraz 827 i 831 – *Albion*) *Indomitable* został wysłany do Indii Zachodnich, gdzie na wodach Morza Karaibskiego miał prowadzić ćwiczenia i szkolenie załóg zarówno personelu okrętowego, jak i lotniczego.

Pod koniec października 1941 roku lotniskowiec wszedł na miejsce nieopodal Kingston na Jamajce i musiał uciec się na stocznię Norfolk Navy Yard w Portsmouth w Stanach Zjednoczonych, gdzie błyskawicznie – w ciągu 10 dni – dokonano montażu nowej sekcji dziobowej i wymiany uszkodzonych elementów konstrukcji.

Admiralceja w tym czasie planowała wysłanie lotniskowca na Daleki Wschód razem z okrętem liniowym *Prince of Wales* oraz krążownikiem liniowym *Repulse* i kilkoma niszczycielami (Zespół „Z”) jednakże zrezygnowano z tego zamiaru¹⁶ i – po dłuższym postoju w Kapsztadzie (Południowa Afryka) na przełomie roku – skierowano *Indomitable’a* do Adenu. Tam zdjęto z okrętu połowę bazowanych samolotów i załadowano – umieszczając częściowo na pokładzie lotniczym – 50 *Hurricane’ów* z przeznaczeniem do Singapuru oraz do Holenderskich Indii Wschodnich.

Zanim jednak *Indomitable* dotarł do Singapuru, Japończycy 15 lutego 1942 roku zdohyli od strony lądu tę silną hazę brytyjską i wrót Dalekiego Wschodu i przewożone samoloty dotarły do Batawii (obecnie Indonezja). Dżakarta) 27 lutego, w dniu kiedy zespół okrętów alianckich ABDA poniósł klęskę na Morzu Jawajskim.

Kolejne zadania *Indomitable’a* to w dalszym ciągu transport samolotów, tyle że znacznie bliżej, bo Japończycy wdarli się na Zatokę Bengalską, która jest fragmentem Oceanu Indyjskiego i po usadowieniu się na wyspach archipelagu Andamanów front zbliżył się niebezpiecznie w kierunku Ceylonu. Tak więc kolejna dostawa 50 *Hurricane’ów* przeznaczona była właśnie na Ceylon, a po tym rejsie *Indomitable* powrócił do Adenu, gdzie uzupełnił do pełnego stanu bazowane samoloty. Następnie został odkomenderowany do brytyjskiej Floty Wschodniej, stacjonującej na atolu Addu na Malediwach. Eastern Fleet dowodził w tym czasie adm. James Somerville i składała się ona z pięciu okrętów liniowych (*Warspite*, *Royal Sovereign*, *Revenge*, *Resolution* i *Ramillies*), trzech lotniskowców (oprócz *Indomitable’a* również *Formidable* i *Hermes*), siedmiu krążowników (ciężkie *Cornwall* i *Dorsetshire*, lekkie *Emerald*, *Enterprise*, *Caledon*, *Dragon* i holenderski *Jacob van Heemskerck*) i 16 niszczycieli. Na pozost były to znaczne siły, jednakże większość ciężkich okrętów była już mocno przestarzała i nie dorównywała siłom japońskim.

Na domiar złego 4 kwietnia zostały zatopione przez japońskie lotnictwo pokładowe dwa krążowniki ciężkie *Dorsetshire* i *Cornwall* z łączną stratą 424 członków załóg, a 9 tm. lotniskowiec *Hermes* i niszczyciel *Impire* (austr.) oraz korweta *Hollyhock*.

W początkach maja *Indomitable* wziął udział – wraz z *Illustriousem* – w osłonie desantu brytyjskiego na Dięgo-Suarez na Madagaskarze, a po zakończeniu tej niosącej krytonim „Ironclad” operacji *Indomitable* odbył trasę wokół Afryki do Freetown w Sierra Leone.

31 sierpnia ze Scapa Flow wyszedł lotniskowiec *Victorious*, wtedy okręt flagowy dowódcy zespołu lotniskowców (Rear-admiral Aircraft Carriers), którym był kontradm. A. L. Lyser. Równocześnie Freetown opuścił *Indomitable*, a Gibraltar *Eagle*.

Trzy lotniskowce spotkały się na Atlantyku, gdzie przez dwie doby przeprowadzono wspólne ćwiczenia, a w szczególności trenowano nocne starty i lądowania.

Indomitable w typowym wojennym kamuflażu. Kadłub okrętu jest wyższy o 4,3 m od poprzeczającej go trójki.





Marzec 1943 r. – nadhudówka *Indomitable'a* z bogatym – jak na tamten okres – wyposażeniem radarowym. Na pokładzie samolot *Seafire*.

2 sierpnia wieczorem z portów ujścia rzeki Glyde wyszedł konwój złożony z 14 statków, który miał – w ramach operacji „Kryptomilnie „Pedestal” – uzupełnić zaopatrzenie na Malcie.

Po zatoczeniu dużego łuku na Atlantyku, aby ominąć wody przybrzeżne neutralnych Portugalii i Hiszpanii, gdzie rezydowali liczni Niemcy i włoscy agenci, konwój w ciemnościach bezkسیężycowej na szczęście nocy z 9 na 10 sierpnia przezwł przez Cieśninę Gibraltarską. W tym czasie dołączyły do zespołu silnej eskorty wymienione wyżej trzy lotniskowce.

Przebieg operacji „Pedestal” został przedstawiony – wraz z mapką – przy opisie działań lotniskowca *Victoriam*.

Uszkodzenia doznane podczas operacji „Pedestal” okazały się na tyle poważne, że *Indomitable* został odesłany na stocznice w Liverpoolu, gdzie remont trwał przez kilka następnych miesięcy – od 30 sierpnia do 11 lutego 1943 roku⁶⁷.

Kolejnym przydziałem lotniskowca było znów Morze Śródziemne, gdzie w ramach Zespołu „II” wraz z lotniskowcem *Farmidable* stanowił osłony oddziałów desantowych dokonujących inwazji na Sycylię (operacja „Husky”).

Desant rozpoczął się 10 lipca 1943 roku. Przez pierwszy tydzień *Indomitable* odpięwał z powodzeniem liczne ataki brzończe, jednakże 16 lipca opuściło go szczęście i niespodziewany atak samornego Junkersa Ju-88, 90 mil morskich na północny wschód od Malty, zakończył się trafieniem torpedy w lewą burtę. W wyniku tego została poważnie uszkodzona kotłownia lewoburtowa, co z kolei spowodowało znaczny spadek prędkości. Drobniejsze uszkodzenia wyrządy również w sąsiedztwie kotłowni przedziałach, w tym również w lewoburtowej siłowni turbinowej, a okręt nabral 12,5° przechyli.

W konsekwencji lotniskowiec skierowano na stocznice Norfolk Navy Yard w Portsmouth (USA), skąd powrócił dopiero w kwitniu 1944 roku. Po powrocie via Glyde do Rosyjsz przeprowadzono pomię-

dzy 3 a 16 maja modernizację uzbrojenia na okręcie. Lotniskowiec został wówczas uzbrojony w dwa poczwórne i dwa zdwojone działka płor. kal. 40 mm Boforsa⁶⁸ oraz 20 zdwojonych i 16 pojedynczych przeciwlotniczych działek kal. 20 mm Oerlikona.

Pod koniec maja lotniskowiec odkomenderowano na Ocean Indyjski z bazą w Trincomalee na Cejlonie. W hangarach *Indomitable'a* bazowały w tym czasie dwa skrzydła lotnicze, a mianowicie:

⁶⁷ Poczwórne i zdwojone Boforsy były generalnie buntą nieprzystające dla lotniskowców typu *Illustrious*. Identyfikację brzozy zespołów dostał jedynie tylko *Victoriam*.

Powojenna fotografia pomostu *Indomitable'a* z czaszą anteny radaru, prawdopodobnie amerykańskiego SK-2.



⁶⁸ Wg N. Friedmana, op.cit., s. 151. Natomiast D. Hobbs, op.cit., s. 122 podaje, że remonta ten prowadzono do końca 1942 r. w USA – przyp. red.

- ♦ 5 skrzydło myśliwców morskich złożone z dywizjonów 1839 i 1844 (samoloty *Hellcat*);
- ♦ 18 skrzydło morskich samolotów torpedowo-bombowo-rozpoznawczych (dywizjony 815 i 817 złożone z *Barracuda*).

Z bazy na Ceylonie *Indomitable* jesienią 1944 roku wyruszał wraz z lotniskowcami *Victorious* i *Illustrrious* na wyprawę przeciwko różnym celom we wschodnim rejonie Oceanu Indyjskiego. Jak np.:

- ♦ 29 sierpnia 1944 – atak na Emmahaven i Indaroenig;
- ♦ 18 września 1944 – nalot na Sigli;
- ♦ 17 października 1944 – atak na wyspy archipelagu Nikobarów (operacja „Millet”);
- ♦ 20 grudnia 1944 – nalot na Belawan Deli.

W styczniu 1945 roku *Indomitable* wraz z innymi lotniskowcami Royal Navy został wcielony w skład nieco wcześniej utworzonej Bry-

zanim dotarli w pobliże brytyjskich okrętów. Dziesięciu chybiło celów, lecz dwóm samolocom udało się przedrzeć przez przeciwniczy ogień zaporowy celując swoimi maszynami w wybrane lotniskowce. Jeden z nich uderzył w pokład *Formidable’a*, co opisano wcześniej, drugi trafił w rufową część pokładu *Indomitable* jednak ześliznął się po nim i wypadł za burtę, nie wyrządzając poważniejszych szkód i okręt był w dalszym ciągu całkowicie sprawny.

W sierpniu 1945 roku, w ostatnim okresie II wojny światowej, *Indomitable* został okrętem flagowym kontradm. C. H. J. Harcourt, który dowodził zespołem lotniskowców złożonym – oprócz *Indomitable’a* – z lekkich lotniskowców *Engance*, *Colossus*, *Glory* i *Venerable* (wyporność pełna 18 040 ts, 37-39 samolotów). Wspólnie z tym ostatnim *Indomitable* brał udział 31 sierpnia 1945 roku w ostatnim (!) ataku na okręty japońskie w rejonie Hongkongu.



Indomitable w 1951 r. jako okręt flagowy Home Fleet. Na pokładzie litery „A” i samoloty Sea Fury.

tyjskiej Floty Pacyfiku (BPF) i wyruszył do Australii, biorąc po drodze udział w atakach na rafinerie ropy naftowej w rejonie Palembangu i Soengi Gerong. Spowodowały one znaczny spadek produkcji paliw lotniczych, co niewątpliwie wywarło poważny wpływ na późniejsze zwycięstwa Aliantów na Pacyfiku.

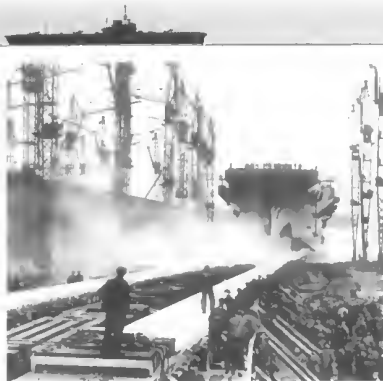
10 lutego *Indomitable* zawinął do Sydney, skąd po kilkunastu dniach skierowany został do bazy na wyspie Manus w ramach utworzonego zespołu operacyjnego TF 57, wchodzącego w skład Piątej Floty US Navy. W składzie tego ugrupowania uczestniczył aktywnie w działaniach w rejonie wysp archipelagu Sakishima Gunto towarzysząc – między innymi – okrętom liniowym *King George I* oraz *Howe* razem z lotniskowcem *Formidable*.

W czasie ataków na wyspy Ishigaki i Miyako nastąpił 4 maja 1945 roku atak 10 samolotów kamikaze. Ośiem z nich zostało zestrzelonych,

Po zakończeniu wojny *Indomitable* służył jakiś czas jako okręt transportowy przewożąc zdemobilizowane oddziały wojskowe z rejonu Dalekiego Wschodu do Europy oraz z Europy do Australii i Nowej Zelandii, a w latach 1947-1950 przeszedł w stoczni w Portsmouth remont i modernizację. W roku 1951 był pierwszym w Royal Navy lotniskowcem przystosowanym do bazowania i współpracy ze śmigłowcami (konkretnie były to maszyny typu Sikorski S-51, używane do celów ratowniczych).

W dniu 8 lutego 1953 roku, w czasie wspólnych ćwiczeń okrętów Home Fleet i Floty Śródziemnomorskiej, na okręcie nastąpił wybuch oparów benzyny, a następnie pożar, co spowodowało śmierć ośmiu członków załogi, zaś 32 dalszych odniosło rany.

W parę miesięcy później lotniskowiec przekazano do rezerwy, a następnie we wrześniu 1955 roku został sprzedany i przekazany na złom do stoczni rozbiórkowej w Faslane.



Wodowanie *Indefatigable'a* w stoczni Johna Browna w Clydebank 8 grudnia 1942 r.

HMS *Indefatigable*

Platę z serii lotniskowców typu *Illustrious*, zmodyfikowany jak opisano w rozdziale pierwszym niniejszej publikacji – *Indefatigable*, został zwodowany 8 grudnia 1942 roku, po przeszło trzech latach montażu na pochylni stoczni John Brown & Co w Clydebank kulo Glasgow w Szkocji (położenie stępki 3 listopada 1939 r.).

Wyposażanie okrętu rwało dalsze półtora roku i 3 maja 1944 roku lotniskowiec został wcielony do służby.

Niestandardowe wyposażenie – RAF-owskie samoloty De Havilland *Mosquito* na pokładzie *Indefatigable'a*. Pierwsze lądowanie takiej maszyny odbyło się 25 marca 1944 r.



W tym okresie sytuacja Aliantów, głównie Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych przedstawiała się zdecydowanie korzystnie. Bitwa o Atlantyk, po rwałych przeszło trzy i pół roku krwawych zmaganiach, była praktycznie wygrana i Kriegsmarine, mimo wprowadzenia nowych udoskonalonych typów okrętów podwodnych nie stanowiła tak poważnego zagrożenia, jak miało to miejsce w latach 1941-1942. Morze Śródziemne prawie w całości należało do Sprzymierzonych, wojska sowieckie wkroczyły na przedwojenne ziemie Polski, a w Zachodniej Europie Alianci szykowali się do inwazji – wielkiego desantu na plażę Normandii.

Jedynie w Norwegii leżącej niejaką na uboczu Europy znajdowały się liczne niemieckie bazy morskie i lotnicze, które mogły zagrazać konwojom płynącym z pomocą Sprzymierzonych dla Związku Radzieckiego. W jednym z norweskich fiordów na Dalekiej Północy straconował wciąż potężny niemiecki pancernik *Tirpitz*.

I właśnie przeciwko *Tirpitzowi* skierowano – między innymi – najnowszy lotniskowiec szturmowy Royal Navy HMS *Indefatigable*, na którym bazowały cztery dywizyjony, a mianowicie:

- ♦ dywizjon 894 samolotów myśliwskich *Seafire*,
- ♦ dywizjon 1770 samolotów patrolowych *Firefly*,
- ♦ dywizyjony 820 i 826 samolotów *Barracuda*.

Indefatigable brał udział w następujących akcjach przeciwko niemieckiemu pancernikowi jak też przeciwko innym celom w Norwegii:

- ♦ 17 lipca 1944 – operacja „Mascot” na *Tirpitz* w fiordzie Kaa, w której postawiona gęsta i wysoka na prawie 250 m zasłona dymna uniemożliwiła przeprowadzenie bombardowania;
- ♦ 2 sierpnia 1944 – operacja „Tirhine” patrolowania wybrzeży Norwegii;



Indefatigable ze stojącym przy burcie niszczycielem *Młynóg* (D 06, lider typu 'Z'). Fotografia powojenna, okręt już pozbawiony działek plot. kal. 40 mm „pom-pom”. Oba podnośniki lotnicze opuszczone, na rufie myśliwiec *Seafire*.



Indefatigable w 1945 r. przy nabrzeżu w Wellington na Nowej Zelandii.

- ♦ 9 sierpnia 1944 – osłona lotniskowców eskortowych *Nabob* i *Trumpeter* podczas akcji minowania przez ich samoloty podejść do portów norweskich (operacja „Offspring”);

- ♦ 22 sierpnia 1944 – kolejny wypad przeciwko *Tirpitzowi*;
- ♦ 19 września 1944 – operacja „Divan” w rejonie na północ od Lofotów (zła pogoda uniemożliwiła loty).

W listopadzie 1944 *Indefatigable* został skierowany do BPE. W związku z tym zmieniono skład samolotów pokładowych na okręcie, który przedstawiał się jak niżej:

- ♦ 24 skrzydło myśliwskie lotnictwa morskiego złożone z trzech dywizjonów (887 i 894 z samolotami *Seafire* oraz 1770 z *Firefly*ami);
- ♦ dywizjon 820 (Cerberus).

10 grudnia 1944 roku lotniskowiec przybył do Kolombo, skąd brał udział wspólnie z innymi lotniskowcami w nalotach na rafinerie ropy naftowej w okupowanych przez Japonię Holenderskich Indiach Wschodnich. W jednej z tych akcji samoloty myśliwskie 24 skrzydła zestrzeliły pięć japońskich bombowców.

10 lutego 1945 roku *Indefatigable* wszedł do Sydney, a miesiąc później okręt skierowano na wyspę Manus z przeznaczeniem wzięcia udziału w operacji „Iceberg”.

W dniu 1 kwietnia lotniskowiec został zaatakowany przez samoloty kamikaze. Mimo ognia zaporowego zgromadzonych w pobliżu okrętów jeden z samobójczych pilotów uderzył w nadbudówkę *Indefatigable’a*, zabijając 21 członków załogi i raniąc 27.



Uszkodzenia istotnych elementów lotniskowca nie były jednak poważne i okręt jeszcze tego samego dnia włączył się do działań.

W połowie lipca *Indefatigable* – teraz w zespole operacyjnym TF 37 – brał udział w atakach lotniczych na macierzyste wyspy Japonii. W dniu 9 sierpnia 1945 roku w nalotach na lotniska japońskie zostało zniszczonych 50 nieprzyjacielskich samolotów przy stracie siedmiu własnych maszyn (w tym pięciu pilotów).

15 sierpnia miała miejsce ostatnia bitwa powietrzna II wojny światowej. Po starcie z lotniskowca *Indefatigable* samoloty *Avenger* zostały zsatakowane w rejonie Tokio przez 12 japońskich myśliwców Mitsubishi "Zero" ("Zeke"). Przeciwno samolotom japońskim wystartowały myśliwce brytyjskie *Seafire* i zestrzeliły osiem maszyn "Zero" przy stracie jednej własnej.

Atak kamikaze, wykonany jeszcze tego samego dnia, nie przyniósł rezultatów i tylko jeden samobójca uderzył w wodę nieopodal burty *Indefatigable'a*.

Po wojnie lotniskowce wykorzystano do przewożenia żywych jeńców wojennych do Australii oraz zdemobilizowanych żołnierzy.

W grudniu 1946 roku *Indefatigable'a* przeniesiono do rezerwy, a w 1949 został przekształcony w okręt szkolny (hangary zmieniono w pomieszczenia mieszkalne oraz sale wykładowe). Od 1950 do sierpnia

1954 roku pełnił funkcję stacjonarnego okrętu szkolnego w dywizjonie szkoleniowym Home Fleet (wiadomo, że np. w lutym 1952 r. comował w Dover, gdzie salutami artyleryjskimi witał gości zagranicznych przybywających na pogrzeb króla Jerzego VI). Ostatecznie określony w sierpniu 1954 roku razem z *Implacablem*, we wrześniu 1954 roku *Indefatigable* został przeniesiony do rezerwy w Rosyth, zaś w czerwcu 1955 przechodzący do Gareloch. We wrześniu 1956 roku został sprzedany British Iron and Steel Corp. (BISCO) w celu złomowania. Odsprzedany firmie złomowej Arnott Young, przy był 4 listopada 1956 roku do Dalmuir, znanego ze stoczni Williama Beardmore'a miasta na zachód od Clydebank, gdzie miano dokonać demontażu wszelkich urządzeń ("stripping"), potem – w 1957 – przechodzący sam kadłub do Troon (miejscelki port w szerokiej części zatoki Firth of Forth, na wysokości wyspy Arran), gdzie dokonano rozbiórki.

HMS Implacable

Lotniskowiec *Implacable*, okręt nominalnie typu *Illustrious*, lecz o dość znacznie zmienionej i nowocześniejszej – w stosunku do prototypu – wersji, wszedł najpóźniej z całej serii do służby. Stępka została położona 21 lutego 1939 roku, wodowanie natomiast dokonano dopiero 10 grudnia 1942 roku.

Implacable stojący w rejonie ujścia rzeki Clyde po ukończeniu budowy w sierpniu 1944 r. Widać, że okręt jest trochę wyższy od pierwszej trójki, chociaż nie tak jak *Indomitable*. Zauważalne są też powiększone sponsony pod rufowymi wieżami armat uniwersalnych kal. 114 mm. Zamiast dalekocelownika HACS antena radaru wysokościowego typu 277.



Na wezwołaniu 28 sierpnia 1944 roku lotniskowce znajdowały się początkowo dywizyjony 828 i 841 samolotów torpedowo-bombowych *Barracuda*, 22 września dodano dywizjon 1771 samolotów *Firefly*. Do 7 października trwały ćwiczenia zgrania załóg zarówno okrętowej, jak i lotniczej.

Pierwsza akcja bojowa nowego lotniskowca miała miejsce 16 października. Polegała ona na odnalezieniu *Tirpitz*, który opuścił fiord Kaa i przeszedł – jak ustalili dwa samoloty zwiadowcze *Firefly* z *Implacable'a* – w rejon Tromsø. W tym wypadzie samoloty brytyjskie uszkodziły statek o pojemności 4700 BRT oraz trzy samoloty niemieckie w miejscowości Sorreisen.

26 października, po dodatkowym przyjęciu 24. skrzydła morskiego lotnictwa myśliwskiego (Naval Fighter Wing), złożonego z samolotów *Seafire* (dywizyjony 887 i 894), lotniskowiec wyszedł na operację o kryptonimie „Athletic”, polegającą na zbombardowaniu obiektów wojskowych w północnej Norwegii (Rürik, Budö i Löttings). W czasie tej operacji 40 samolotów *Barracuda* zrzuciły łącznie 27 t bomb.

W dwa dni później *Barracuda* wykonały ostatni w tej wojnie powietrzny atak torpedowy przeciwko żegludze. W czasie tej akcji w wybrzeży norweskich zostało zatopionych sześć niewielkich statków, a śladem dalszych odniosło uszkodzenia. Zaatakowany okręt podwodny U-156 (transportowiec torped typu VIII) wszedł na skały i ostatecznie został całkowicie zniszczony⁶⁹. W czasie tych ataków stracono zestrzelony jeden brytyjski samolot.

Implacable działał w rejonie Morza Norweskiego do połowy grudnia, kiedy został skierowany do Rosyth na konieczny przegląd.

Wojna w Europie z wolna dobiegała końca i praktycznie brakowało pilnych działań dla lotniskowca szturmowego. Nic więc dziwnego, że przegląd trwał prawie trzy miesiące i dopiero 10 marca 1945 roku *Implacable* opuścił stocznice i po przyjęciu 21 *Acemerge* i 48 myśliwców *Seafire* wyszedł ze Scapa Flow w daleką podróż przez Morze Śródziemne i Cieśninę do Sydney, dokąd dotarł w maju 1945 roku.

⁶⁹ Wg Eitche Grönert, Dietera Junga i Martina Maasa, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, t. 3, Koblenz 1985, s. 104, sprawcami były – samolot bombowy *Implacable'a* oraz samolot czecki.

Implacable w czerwcu 1945 r. w Pearl Harbor.



Pokład *Implacable'a* w lipcu 1949 r. – marszałek polny, Lord Bernard Montgomery, jako głównodowodzący sił Unii Zachodnieuropejskiej podczas ćwiczeń morsko-lotniczych Wielkiej Brytanii, Francji, Holandii i Belgii.

W czerwcu okręt dołączył do Brytyjskiej Floty Pacyfiku i zdążył jeszcze wziąć udział w nalotach na Tokio i okolice oraz na inne cele na wyspie Honsiu.

Po zakończeniu działań wojennych na Pacyfiku *Implacable* został zatrudniony, podobnie jak pozostałe lotniskowce brytyjskie, do transportowania byłych jeńców wojennych i zdemobilizowanych oddziałów wojskowych. Przewoził również Holendrów wracających na wyspy Archipelagu Sundajskiego.

W roku 1949 *Implacable* był flagowym okrętem Home Fleet, a w latach 1950-1952 służył jako okręt szkoleniowo-ćwiczebny.

W październiku 1953 roku przetransportował batalion górali szkockich Argyll and Sutherland Highlanders z Plymouth na Trynidad, w związku z kryzysem politycznym w niedalekiej Gwajanie Brytyjskiej.

Skreślony w sierpniu 1954 roku razem z *Indefatigablem*, z dniem 1 września 1954 został przeniesiony do rezerwy i trafił na tzw. disposal list. Sprzedany w roku 1955 firmie złomowej T. W. Ward, *Implacable* został wzięty na hol 27 października 1955 i przybył 3 listopada do stoczni złomowej w Inverkeithing (przed Rosyth, tuż za słynnym mostem kolejowym z 1890 r. nad zatoką Firth of Forth).



FOTOGRAFIE



Dość *Illustrious* uszkodzonego w nocy z 15 na 16 grudnia 1941 r. w kolizji z bliźniaczym lotniskowcem *Formidable*.



Rejs do Gibraltaru – *Illustrious* w sierpniu 1943 r. w towarzystwie lotniskowca warsztatowego *Unicorn*. Celem było połączenie się z „Force H” przed lądowaniem pod Salerno. Trzy z 10 *Fulmarów* parkuje tylnym kołem na specjalnych wysięgnikach zaburtowych.



13 kwietnia 1945 r. – ostatni dzień działań bojowych *Illustriousa*. Lądujący na pokładzie Corsair z 1830 dywizjonu z nosem utkniętym pomiędzy dwiema banerami bezpieczeństwa. Był to jeden z ostatnich „wojennych” wypadków przy lądowaniu. Na ścianie wyspowej nadbudówki napis „Danger of Propellers” (‘uwaga na śmigła’).



Illustrious po remoncie dokonanym na przełomie lat 1945/46. Kolejny, ale stojący w innym miejscu maszt rufowy, tym razem trójnożny.



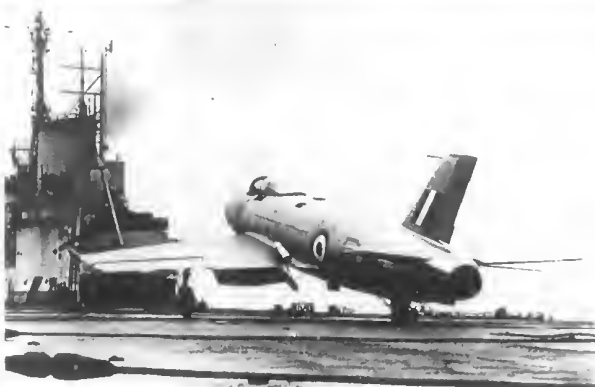
Koniec lat 40. na wodach Solent – *Illustrious* od ruty. Zachowane jeszcze działka kal. 20 mm Oerlikona.



Illustrious z literą pokładowego znaku taktycznego „D” – przełom lat 1946/47.



Illustrious w Portland w lipcu 1949 r. Na pokładzie samoloty *Firefly* (jeden prawie rozehbrany celem wyładunku na barkę) i *Seafire*.



Listopad 1950 r., wody kanału La Manche. Samolot doświadczalny typu 510 produkcji Vickers-Armstrong (Supermarine) podczas startów testowych na *Illustriousie* wspomaganych rakietami.



Illustrious w 1953 r. Widoczny dodatkowy maszt przy kominie z anteną naprowadzania lotnictwa.



W 1953 r. *Illustrious* nosił litery „Y” zamiast malowanych od 1946 liter „D”. Widać, jak wieże armat uniwersalnych kal. 114 mm zabierały miejsce na pokładzie lotniczym.



Przełom roku 1957/58 – świeżo zmodernizowany *Victorious* w Portsmouth.



Przebudowany w latach 1950-1958 *Victorious* z widocznym skośnym pokładem lotniczym oraz „rogami” nowej kątą popyły noszoną jedynie w latach 1960-1961.

Lotniskowce typu *Illustrious* – wykaz okrętów, stoczni i dat budowy

Nazwa okrętu	Nr taktyczny*	Program	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Ukończenie
Grupa pierwsza						
<i>Illustrious</i>	87	1936	Vickers-Armstrong, Barrow-in-Furness	27. 04. 1937 r.	05. 04. 1939 r.	25. 05. 1940 r.
<i>Victorious</i>	38	1936	Vickers-Armstrong, Walker, Newcastle-on-Tyne	04. 05. 1937 r.	14. 09. 1939 r.	15. 05. 1941 r.
<i>Formidable</i>	67	1937	Harland & Wolff, Belfast	17. 06. 1937 r.	17. 08. 1939 r.	24. 11. 1940 r.
Grupa druga						
<i>Indomitable</i>	92	1937	Vickers-Armstrong, Barrow-in-Furness	10. 11. 1937 r.	26. 03. 1940 r.	10. 10. 1941 r.
Grupa trzecia						
<i>Implacable</i>	86	1938	Fairfield's, Govan	21. 02. 1939 r.	10. 12. 1942 r.	28. 08. 1944 r.
<i>Indefatigable</i>	10	1939	John Brown, Clydebank	3. 11. 1939 r.	8. 12. 1942 r.	3. 05. 1944 r.

* Liczby w nawiasach były widoczne na okrętach. Po wojnie przed cyframi dodano literę "K" i odłączył je znak taktyczny malowany na ścianach bocznych wyspowej nadbudówki.

BIBLIOGRAFIA

- Barciszewski G., *Trudne narodziny lotniskowca Hermes*, (w:) „MSiO”, nr 2/2000
- Bragadin M. A., *The Italian Navy in World War II*, Annapolis 1957
- Breyer S., *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970*, Munchen 1970
- Breyer S., *Battleships and Battlecruisers 1905-1970*, London 1973
- Brown D. K. (red.), *Eclipse of the Big Gun*, London 1993
- Brown D., *HMS Illustrious*, vol. 11 (w:) „Warships in Profile”, London ok. 1972
- Brown D. K., *The Design and Construction of British Warships 1939-1945*, t. 1: *Major Surface Ships*, London 1995
- Brown D., *Aircraft Carriers*, London 1977
- Brown D. K., *The Grand Fleet, Warship Design and Development 1906-1922*, London 1999
- Brown D. K., *Nelson to Vanguard, Warship Design and Development 1923-1945*, London 2000
- Brown D., *Carrier Operations in World War II*, vol. 1: *The Royal Navy*, London 1974
- Burt R. A., *British Battleships of World War One*, London 1986
- Burt R. A., *British Battleships 1919-1939*, London 1993
- Campbell [N.] J. [M.], *Naval Weapons of World War Two*, London 1985
- Campbell N. J. M., *Great Britain*, (w:) Gardner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1980/1992
- Chesneau R., *Aircraft Carriers of the World, 1914 to the Present, An Illustrated Encyclopedia*, Annapolis 1996
- Churchill W., *Druga wojna światowa*, t. IV, ks. 2, Gdańsk 1996
- Cunningham A. B. C., *A Sailor's Odyssey*, London 1956
- Dyskant J. W., *Kontlikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983
- Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1-2, Poznań 1986-1989
- Friedman N., *British Carrier Aviation, The Evolution of their Ships and their Aircraft*, Annapolis 1988
- Friedman N., *The Postwar Naval Revolution*, London 1986
- Friedman N., *Carrier Air Power*, New York 1981
- Garzke W. H., Dulin R. O., *British, Soviet, French and Dutch Battleships of World War II*, London 1980
- Garzke W. H., Dulin R. O., *Battleships, Axis and Neutral Battleships in World War II*, Annapolis 1985
- Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973
- Hobbs D., *Aircraft Carriers of the Royal and Commonwealth Navies*, London 1996
- Ireland B., *War in the Mediterranean 1940-1943*, London 1993
- Jaskula A., *HMS Ark Royal – ofiara jednej torpedy*, (w:) „MSiO”, nr 4/1997.

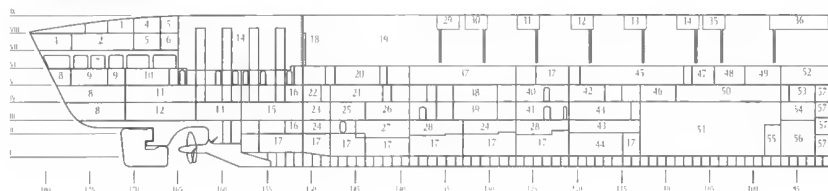
- Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*. London 1999
- Kaczkowski R., *Lotnictwo w działaniach na morzu*. Warszawa 1986
- Kemp P. J., *Malta Convoys 1940-1943*. London 1988
- Kemp P. J., *Sunk and Damaged. Royal Navy Casualties in World War 2*. London 1997
- Klimczyk T., *Białe Słone – Courageous, Glorious, Furious*. Warszawa 1999
- Klimczyk T., *Pancerny przedmiot pożądania*, (w:) „MSiO”, nr 5/2004
- Koszarz E., *Działania flot w drugiej wojnie światowej*. Gdańsk 1989
- Koszarz E., *Wojna na morzach i oceanach 1939-1945*. Gdańsk 1988
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej*, cz. 1: *Daleki Wschód*. t. I-IX, Warszawa 1990-2002
- Lenton H. T., *British Battleships and Aircraft Carriers*. New York 1972
- Lenton H. T., Colledge J. J., *[British] Warships of World War II*. London 1964
- Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*. Gdańsk 1976
- Lowry T. P., Wellham J. W., *The Attack on Taranto*. Mechanicsburg 1999
- Lyon D. J., *HMS Illustrious*, vol. 10 (w:) „Warships in Profile”, London ok. 1972
- Manning T. D., Walker C. F., *British Warship Names*. London 1959
- McMurtre F. E., *Jane's Fighting Ships 1944-45*. London 1946
- Murawski M. J., *Lotnictwo nad morzami*. Gdańsk 2000
- Nailer R., *Aircraft to Malta*, (w:) „Warship 1990”, London 1990
- Parkes O., Prendergast M., *Jane's Fighting Ships 1920*. London - Edinburgh 1920
- Payne A., *HMS Illustrious – The First Armoured Aircraft Carrier*, (w:) „Warship”, nr 13 (January 1980)
- Perepeczko A., *Bój o Atlantyk*. Warszawa 1995
- Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, t. I-IV. Warszawa 1999-2003
- Perepeczko A., *Morze Śródziemne w ogniu*. Warszawa 1995
- Perepeczko A., *O panowanie na Morzu Śródziemnym*. Gdańsk 1974
- Pertek J., *Morze w ogniu*. Warszawa 1996
- Pertek J., Supiński W., *Wojna morska 1939-1945*. Poznań 1959
- Piekalkiewicz J., *Kalendarium wydarzeń II wojny światowej*. Janki 1999
- Polmar N., *Aircraft Carriers*. London 1969
- Polmar N., *Aggressors*, vol. 2: *Carrier Power vs. Fighting Ships*. London 1990
- Preston A., *Aircraft Carriers*. London 1979/1991
- Preston A., *Great Britain*, (w:) Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1947-1982*, part 1: *The Western Powers*. London 1983
- Preston A., *Great Britain*, (w:) Gardiner R. (red.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1905-1921*. London 1985/1992
- Preston A., *The World's Worst Warships The Failures and Recuperation in Naval Design and Construction 1860-2000*. London 2002
- Preston A. (red.), *Jane's Fighting Ships of World War II*. London 1990
- Raven A., Roberts J., *British Battleships of World War II*. London 1976
- Raven A., Roberts J., *Die britischen Schlachtschiffe des 2. Weltkrieges. Entwicklung und technische Geschichte der Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer der Royal Navy von 1911 bis 1946*, t. 1-3. München 1980-1981
- Roberts J., *British Warships of the Second World War*. London 2000
- Rohwer J., Hummelchen G., *Chronik des Seekrieges 1939-1945*. Oldenburg - Hamburg 1968
- Roskill S., *The Navy at War 1939-1945*. London 1998
- Skwiot M., Prusinowska T., *Operacja RHEINÜBUNG. Polowanie na <<BISMARCKA>>*. Gdańsk 1999
- Waligóra W., *Amerykańskie lotnictwo zaokrętowane - 1910-1930*, (w:) „MSiO”, nr 6/2004
- Waligóra W., Zalewski K., *HMS Argus – pierwszy lotniskowiec gladkopokładowy*, (w:) „MSiO”, nr 3/2003
- Watton R., *The Aircraft Carrier Victorious*. London 1991
- Whiple A. B. C., *Wojna na Morzu Śródziemnym*. Warszawa 1999
- Whitley M. J., *German Capital Ships of World War Two*. London 1989
- Winkjareth R. J., *Naval Shipbuilding of the World*. London 2000
- Woodman R., *Konwoje arktyczne 1941-1945*. Warszawa 2003
- Wragg D., *Carrier Combat*. Phoenix MHL 1997
- Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej*, t. I-II. Warszawa 1994

Spis treści

POCZĄTKI LOTNISKOWCÓW W ROYAL NAVY	5
LOTNISKOWCE „PANCERNE”	15
Lotniskowce pierwszej grupy typu <i>Illustrious</i>	17
Konstrukcja kadłuba	17
Opancerzenie lotniskowców typu <i>Illustrious</i>	17
Urządzenia napędowe i pomocnicze oraz zapasy paliwa i wody	20
Kotły	20
Zespoły turbin głównych	21
Wały napędowe, śruby i ster	22
Zapasy paliwa i wody	23
Uzbrojenie artyleryjskie	23
Magazyny amunicyjne	24
Wyposażenie lotnicze	25
Zapasy uzbrojenia lotniczego	27
Załoga	27
HM5 <i>Indomitable</i> – okręt tzw. drugiej grupy lotniskowców typu <i>Illustrious</i>	28
Lotniskowce tzw. trzeciej grupy typu <i>Illustrious</i>	31
PRZEBIEG SŁUŻBY	35
HM5 <i>Illustrious</i>	35
Atak na Tarent	36
Rewanz za Tarent	40
Remont	42
Operacja „Ironclad” – desant na Madagaskar	43
Modernizacja w roku 1943	44
Powrót do Floty Wschodniej	47
Działania w ramach Brytyjskiej Floty Pacyfiku	48
HM5 <i>Formidable</i>	52
Kłeska floty włoskiej pod Matapanem	52
HMS <i>Victorious</i>	59
Uzbrojenie po wielkiej modernizacji	64
Porównanie niektórych danych taktyczno-technicznych lotniskowca <i>Victorious</i>	65
HMS <i>Indomitable</i>	66
HMS <i>Indefatigable</i>	70
HM5 <i>Implacable</i>	73
ANEKSY	75
Fotografie	75
Lotniskowce typu <i>Illustrious</i> – wykaz okrętów, stoczní i dat budowy	80
Bibliografia	80

Victorious – przekrój wzdłużny i przekroje poprzeczne

Stan z 1941 roku.



- | | | | |
|--|---|---|--|
| 1 - sypialnia admirałka | 18 - zamykana, rutowa, pancerna grodz hangaru | 14 - pomieszczenie składania spakowania | 52 - pomieszczenie uzbrajania torped |
| 2 - salon admirałki | 19 - hangar | 15 - magazyn podjęziny radiotelegrafu | 53 - maszynownia windy amunicyjnej |
| 3 - magazyny sprzętu lotniczego | 20 - pomieszczenie podajnika awionki do hangaru | 16 - maszynownia podajnika torped | 54 - centrala maszynowni maszynowni |
| 4 - hangar | 21 - świetlica | 17 - pomieszczenie podajnika amunicji | 55 - zbiornik dystrybucyjny paliwa |
| 5 - korytarz | 22 - kabiny lotnicze | 18 - pomieszczenie trenujące amunicji | 56 - kompresorownia |
| 6 - pomieszczenie projektora kinowego | 23 - magazyn części do maszyn sterowej | 19 - magazyn marynarski | 57 - winda amunicyjna |
| 7 - rurowy pokład masekowny | 24 - magazyn handlowy | 20 - magazyn | 58 - magazyn głowic bojowych torped |
| 8 - przebiegająca hangary lotniczych | 25 - zbiornik wody | 21 - magazyn | 59 - magazyn bomb |
| 9 - ubikacja lotnicza | 26 - pomieszczenie pompy balonowych i przewodów | 22 - waziat | 60 - centrala paliwowa nr 3 |
| 10 - pomieszczenie sialnika kabestanu | 27 - magazyn | 23 - magazyn amunicyjny 4,5 cala | 61 - przewody dymowe kulowate |
| 11 - salon oficera | 28 - pomieszczenie pompy balonowych i przewodów | 24 - magazyn środków lotniczych | 62 - pomieszczenie wentylatorów kulowate |
| 12 - pomieszczenie maszyn sterowej | 29 - rurowa centrala karawania ruchom | 25 - pomieszczenie windy amunicyjnej | 63 - kotłownia |
| 13 - pomieszczenie silownika maszyn sterowej | 30 - magazyn | 26 - zbiornik oleju smarnego | 64 - przystawka podłóg |
| 14 - rurowy podłóżnik lotniczy | 31 - magazyn podjęziny uzbrojenia | 27 - gabriel dentysty zmy | 65 - winda amunicyjna |
| 15 - magazyn admirałki | 32 - magazyn lotniczy nr 5 | 28 - palnia | 66 - akumulatorownia radiotelegrafu |
| 16 - korytarz | 33 - magazyn | 29 - pomieszczenie podajnika torped | 67 - centrala paliwowa nr 2 |
| 17 - tunel centralnego walu strubowego | | 30 - waziat maszynowni maszynowni | 68 - magazyn bomb |
| | | | 69 - zbiornik paliwa |
| | | | 70 - magazyn amunicyjny 4,5 cala |

WR 168

WR 161

WR 132

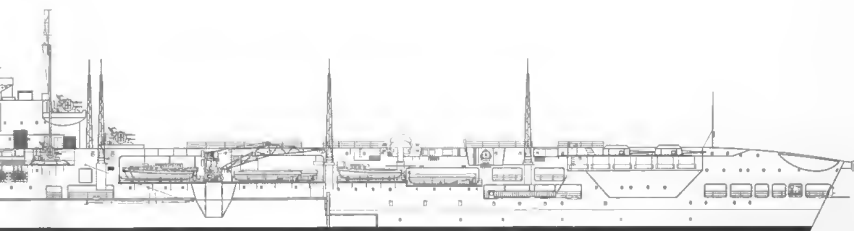
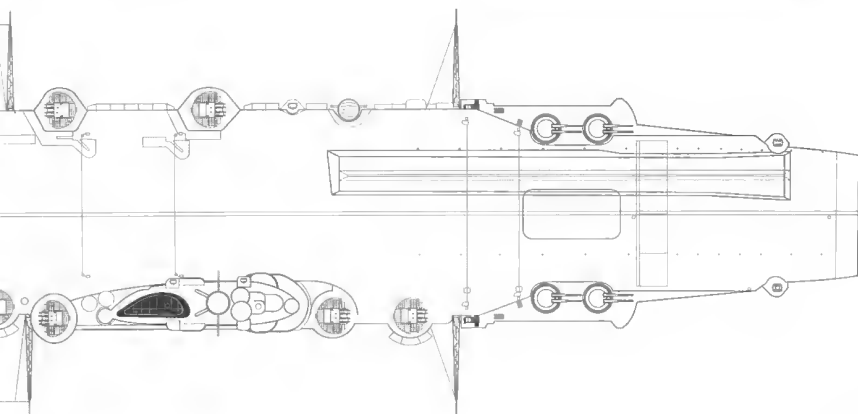
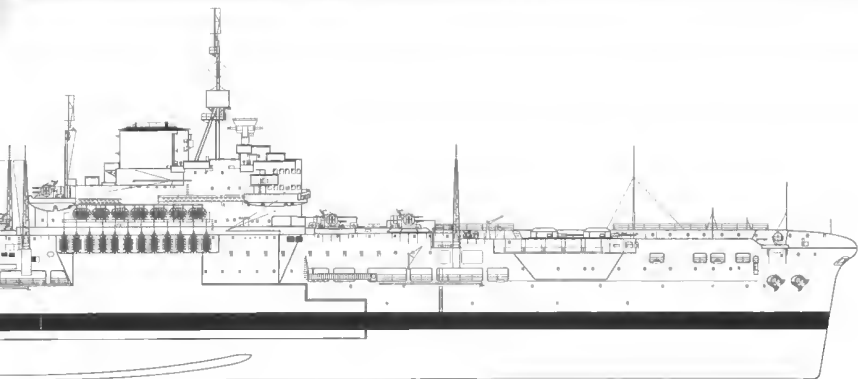
WR 119

WR 109

WR 100

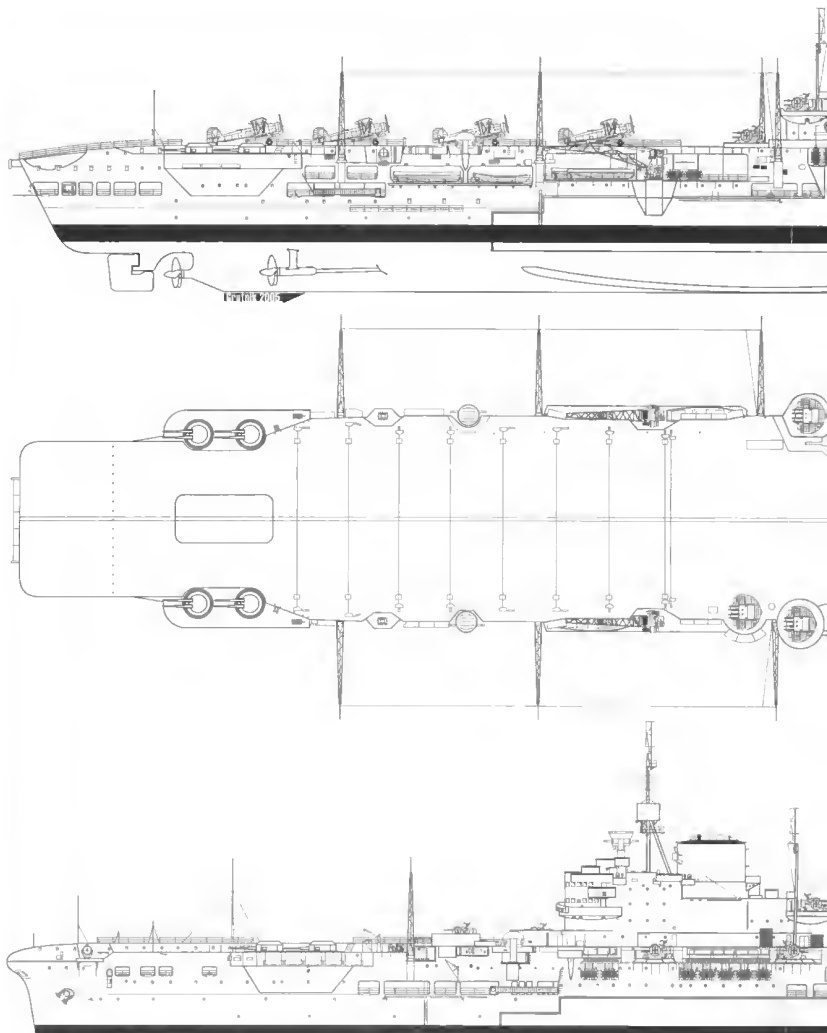


- | | | | |
|---|--|----------------------------------|----------------------------------|
| 1 - kuchnia admirałki | 12 - pomieszczenie maszyn windy amunicyjnej | 21 - waziat | 34 - waziat części okrętowej |
| 2 - korytarz | 13 - rurowy podłóżnik lotniczy | 22 - kuchnia świetlica | 35 - zbiornik uzbrojenia paliwa |
| 3 - hangar 1 dystrybucyjny | 14 - podjęziny magazyn artyleryjski | 23 - magazyn 1 dystrybucyjny | 36 - zbiornik paliwa |
| 4 - hangar 2 dystrybucyjny | 15 - czujnik komunikacji | 24 - awaria maszynowa | 37 - zbiornik pusty |
| 5 - kabina admirałki | 16 - pomieszczenie silownika maszyn sterowej | 25 - świetlica | 38 - nadajnik |
| 6 - rurowy pokład masekowny | 17 - waziat wyposażenia lotniczego | 26 - magazyn części zapasowych | 39 - centrala artyleryjska |
| 7 - magazyn instrumentów i części okrętowej | 18 - podłóżnik lotniczy, partii jednej grodu hangaru | 27 - magazyn amunicyjny 4,5 cala | 40 - magazyn amunicyjny 4,5 cala |
| 8 - pomieszczenie sialnika kabestanu | 19 - hangar | 28 - magazyn lotniczy nr 4 | 41 - magazyn bomb |
| 9 - kabina oficera | 20 - magazyn żywnościowy | 29 - magazyn | 42 - magazyn lotniczy |
| 10 - pomieszczenie maszyn sterowej | | 30 - waziat | 43 - mewa |
| 11 - waziat amunicyjny kal. 114 | | 31 - magazyn lotniczy nr 5 | 44 - ładownia marynarska |
| | | 32 - perla | 45 - pomieszczenie ładowni |
| | | 33 - pomieszczenie nadajnika | 46 - zbiornik oleju smarnego |

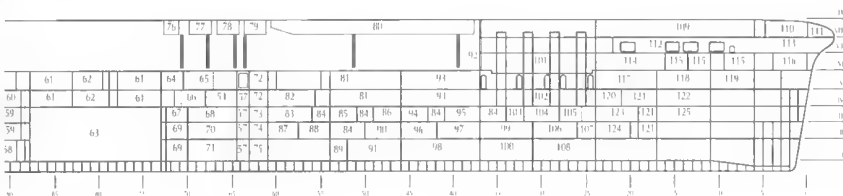


Victorious – plan ogólny

Stan z 1941 roku.



e kadłuba



- 71 - magazyn środków łatwopalnych
- 72 - winda amunicyjna
- 73 - magazyn bomb
- 74 - magazyn amunicji 4,5 cala
- 75 - magazyn amunicji 57 mm
- 76 - magazyn kłuszek
- 77 - magazyn
- 78 - magazyn narzędziowy
- 79 - zbiornik centrali kłusowania na hem
- 80 - platforma pomocnicza
- 81 - masa całego łodziowego
- 82 - natłok
- 83 - gabriel medyczny
- 84 - korytarz
- 85 - zbiornik kłuski
- 86 - magazyn sprzętu szpitalnego
- 87 - pomieszczenie łóżkowe uzdrowienia
- 88 - magazyn detonatorów

- 89 - przedział ligi
- 90 - chłodnia
- 91 - zbiornik paliwa lotniczego
- 92 - ramiakowa dzobowa, pom. etery gwałt
- 93 - masa masywna
- 94 - ułokajka żaluzji
- 95 - magazyn
- 96 - maszynownia instalacji CO₂
- 97 - chłodnia
- 98 - maszynownia hydrauliczna uzależniona
- 99 - magazyn materiałów łatwopalnych
- 100 - dzobowy magazyn amunicji
- 101 - dzobowy przekłusnik lotniczy
- 102 - masa całego maszynowego
- 103 - magazyn maki
- 104 - magazyn środków czystości i papierosów

- 105 - przebiegła
- 106 - zbiornik wody słodkiej
- 107 - pomieszczenie pomp balastowych i przeciwpożarowych
- 108 - magazyn detonatorów
- 109 - pomieszczenie rezerwy wpr
- 110 - biblioteka i czytelnia
- 111 - magazyn sprzętu lekarskiego
- 112 - magazyn lin
- 113 - warsztat lotniczy
- 114 - ułokajka
- 115 - magazyn sprzętu osłoniętego
- 116 - maszynownia kabestanowa dzobowa
- 117 - zbiornik kłuski
- 118 - pomieszczenie szpitalne
- 119 - magazyn bielizny
- 120 - magazyn lin
- 121 - malina
- 122 - malina

- 123 - magazyn bielizny
- 124 - zbiornik wody słodkiej
- 125 - magazyn tarb
- I - dno podwójne
- II - międzypodł
- III - pokład długi
- IV - pokład główny
- V - pokład hangarowy
- VI - pokład główny
- VII - pokład główny
- VIII - pokład główny
- IX - pokład startowy

12

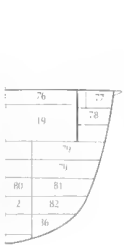
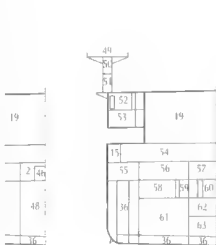
WR 75

WR 69

WR 52

WR 33

WR 15





Jeden z lotniskowców typu *Illustrious* w artystycznej wizji nieznanego malarza.

Samoloty *Helicat* i *Averger* gotowe do startu z pokładu *Indomitable*.

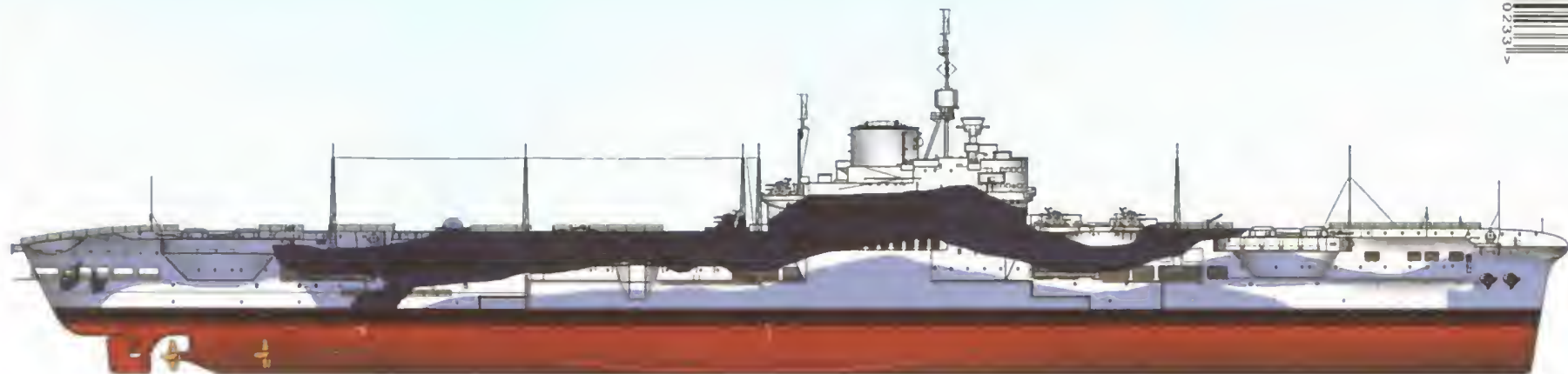


Piloci podczas chwili relaksu na pokładzie *Indomitable*. W tle za osłoną wodoczną ośmiolufowy zespół działek plot. kal. 40 mm *Vickersa*, pom-



HMS ILLUSTRIOUS

Kamuflaż z okresu od marca 1942
do stycznia 1943 roku – prawa burta.



HMS ILLUSTRIOUS

Kamuflaż z okresu od marca 1942
do stycznia 1943 roku – lewa burta.

